Eisenbahnre... Entscheidun... und Abhandlungen

Georg Eger

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen

und Abhandlungen.

Zeitschrift für Eisenbahnrecht.



XXV.

Sonderheft

Herrn Geheimen Regierungsrat Dr. Georg Eger

aus Anlass des

25 jährigen Bestehens

der Zeitschrift

gewidmet.

Im Namen des Verlages und der Mitarbeiter

herausgegeben von

Dr. Max Reindl,

Regierungsrat in München.

BRESLAU.

J. U. Kern's Verlag

(Max Müller)

1908.

Inhalt.

1.

Eisenbahnfrachtrechtliche Haftung für Streikschäden.

Von Rechtsanwalt Dr. Ferdinand Baumgarten, Universitätsdozent in Budapest.

I. Die während der letzten zehn Jahre sich öfter wiederholenden Arbeitseinstellungen der Eisenbahnangestellten haben eine Reihe interessanter eisenbahnrechtlicher Fragen aufgeworfen [1]), deren befriedigende Beantwortung bisher nicht gelungen ist. Zwar hat sich die Judikatur notgedrungen mit dem Problem der Haftung für Streikschäden beschäftigt, doch die ergangenen Entscheidungen widersprechen sich selbst und entbehren jener prinzipiellen Basis und logischen Klarheit, ohne die wir deren Autorität keine zwingende Kraft beimessen können.

Andrerseits hat es unsere Literatur bisher gar nicht versucht, dieses schwierige Problem zu ergründen, und selbst die meisten Kommentare unserer Rechtsquellen hüllen sich über diesen Punkt — so wichtig er auch sein mag — in undurchdringliches Schweigen.

Ich halte es nun an der Zeit, den Schleier zu lüften, und ohne mir eine Lösung der Frage anzumassen, will ich wenigstens auf deren Grundprinzipien hinweisen — in der Hoffnung, dass durch Widerlegung oder Ergänzung des hier Gesagten doch endlich Klarheit in diesem auch praktisch höchst wichtigen Gebiete geschaffen werden kann.

Die eisenbahnfrachtrechtliche Haftung beruht auf den einschlägigen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches, des Internationalen Übereinkommens und der Verkehrsordnung, die im wesentlichen übereinstimmend einerseits die Haftung für die Angestellten, andrerseits die näheren Bedingungen der Haftung für a) Verlust und Beschädigung, b) Lieferfristüberschreitung festsetzen [2]).

---

[1]) Siehe meine Mitteilungen in den Eisenbahnrechtlichen Entscheidungen und Abhandlungen Bd. XXIII S. 91.

[2]) Da hier nur von der eisenbahnfrachtrechtlichen Haftung die Rede sein soll, fällt die Frage, welche Folgen die Versäumung der Transportpflicht (§ 6 VerkO.) wegen des Eisenbahnstreiks hat, ausser das Gebiet unserer Untersuchungen. Ich will nur nebenbei bemerken, dass der Streik in diesem Sinne die Beförderung mit den

Nun entstehen durch die gleichzeitige und planmässige Arbeitseinstellung der Eisenbahnangestellten verschiedentliche Schadensursachen, da durch die Stockung des Verkehrs sowie durch Nichtbewachung der Güter sämtliche oder auch nur einzelne Haftungsgründe hervortreten. Ist nun die Haftung der Eisenbahn eine unbedingte, oder kann sie sich auf den Haftansschliessungsgrund der höheren Gewalt überhaupt und unter welcher Voraussetzung berufen, das ist die Frage, die wir hier zu beantworten haben.

Unseren Ausgangspunkt bildet die wesentlich strengere Haftung der Eisenbahn: während Unternehmer im allgemeinen nur für ihr Verschulden haften und für den Zufall nicht verantwortlich sind, so haften manche Unternehmer (Gastwirte, Lagerhaus) und in erster Linie die Eisenbahnen: 1. für ihre Angestellten, 2. selbst ohne Verschulden, also auch für den Zufall — es sei denn, dass sie einen Haftauschliessungsgrund, im besonderen das Eingreifen einer höheren Gewalt geltend machen können. — Aus diesen in obigen Rechtsquellen enthaltenen Bestimmungen ist es ersichtlich, dass die Entscheidung unserer Frage — der Haftung für Streikschäden — eigentlich von der Interpretation dieser schon an sich ziemlich unklaren Gesetzestexte abhängt.

II. Betrachten wir vor allem das Wesen und den Umfang der Haftpflicht für das Eisenbahnpersonal. Verkehrsordnung § 9 lautet in Übereinstimmung mit Handelsgesetzbuch und Artikel 29 des Internationalen Übereinkommens: „Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient". Die Haftung ist aber nur im allgemeinen ausgesprochen, deren nähere Grenzen und Bedingungen sind jedoch nicht präzisiert. Dies wäre um so notwendiger gewesen, da ja jedes moderne Recht die Verantwortung des Unternehmers für seine Angestellten enthält und da der eigentliche Inhalt dieser Regel nicht durch die Festsetzung der Haftung im allgemeinen, sondern nur nach deren Begrenzung einen Inhalt gewinnt. Vergleichen wir auch hier die Rechtsstellung der Eisenbahn mit der Haftung aus anderen Unternehmerverträgen und insbesondere aus dem Werkvertrag.

Die Haftung für Angestellte kann überhaupt drei Gradationen annehmen:

1. Verantwortlichkeit für die richtige Wahl der Angestellten: Haftung für culpa in eligendo. Diesen untersten Grad der Haftpflicht

regelmässigen Transportmitteln (wozu auch das nötige Personal gehört) ausschliesst (Punkt 2 § 6), und da hier nicht von der strengeren frachtlichen Haftung die Rede ist und § 9 der VerkO. folglich nicht hierauf Bezug hat, dürfte der Streik auch unter Punkt 3 § 6 subsumiert werden.

enthält das österreichische bürgerliche Gesetzbuch (§ 1161); das moderne Vertragsrecht hat diesen Standpunkt bereits überholt.

2. Die Haftung des Geschäftsherrn für seine Gehilfen nach BGB. § 278 (siehe auch ungarischen Entwurf § 1164) „für ein Verschulden seines gesetzlichen Vertreters und der Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit bedient". — Die Haftung ist also eine strengere, deren Vorbedingung jedoch, dass das Verschulden im Zusammenhang mit der konkreten Ausführung eines Vertrages sei.

3. Der höchste Grad der Haftung wäre jene, welche auch dann Platz greift, wenn der Angestellte ein Verschulden begeht, ohne Zusammenhang mit der Erfüllung einer speziellen Verbindlichkeit, aber die Haftung für jedes Verschulden des Angestellten schlechthin, welches nur in irgend einer Beziehung mit dem Betrieb resp. seiner Dienste steht [1]).

Ist nun im Falle des Eisenbahnstreiks die Eisenbahn für ihre Angestellten nach dem 2. oder 3. Grade verantwortlich? Dies ist eine Interpretationsfrage des § 9 der VerkO., der im Art. 29 IÜ. wurzelt. Warum wurde Art. 29 bei den Verhandlungen des IÜ. akzeptiert? Diesbezüglich enthalten die Protokolle gar keine Aufklärung, und offenbar wurde die Frage mit Rücksicht auf einen Eisenbahnstreik gar nicht erwogen oder absichtlich verschwiegen, damit die Einigung an dieser Klippe nicht scheitern solle. — Es ist aber eine zweifache Deutung möglich:

a) Das IÜ. wollte bloss die allgemeine Haftung des Werkvertrags nach modernem Recht auch der Eisenbahn expressis verbis auferlegen, da ja doch einige der den Vertrag abschliessenden Staaten (so Österreich BGB. § 1161) selbst diesen Mittelgrad der Haftung des Unternehmers nicht festsetzen. Diese Beweisführung, welche ich dem Urteil der ungarischen Kurie vom 14. März 1907 [2]) entnehme, mag plausibel, und da uns jeder konkrete Anhaltspunkt fehlt, auch annehmbar erscheinen. Ihre Konsequenz wäre, dass die Eisenbahn für den Streik ihrer Angestellten auf Grund der VerkO. § 9 schlechthin nicht haften würde, es sei denn, dass diese Haftung auf Grund der weiterhin zu entwickelnden Regeln der VerkO. zu begründen wäre. Wenn § 9 VerkO. nun für das Verschulden der zur Erfüllung der Verbindlichkeit beigezogenen Personen die Haftung auferlegt, so wird er für einen Eisenbahnstreik eben belanglos, da hier die Angestellten nicht ein Verschulden

[1]) Also für jede Handlung, zu welcher die Tatsache der Anstellung Gelegenheit bietet. Selbstverständlich sind jene Delikte, die mit der Anstellung in gar keinem Zusammenhang stehen, auszuscheiden. Vgl. Eger, Verkehrsordnung S. 37.

[2]) Siehe EisenbE. Bd. XXIII S. 399.

bei konkreten Frachtleistungen begehen, d. h. die Verbindlichkeiten erfüllen und hierbei schuldhaft vorgehen, sondern ihr Verschulden eben darin besteht, dass sie die Mitwirkung bei solchen Erfüllungen und Dienstleistungen überhaupt hartnäckig verweigern.

b) Eine andere strengere Deutung der VerkO. § 9 erklärt ihre Regel mit der bis zum dritten Grade erhöhten Haftung des Eisenbahnrechtes. Das Verhalten der streikenden Eisenbahnbeamten ist gegenüber der Eisenbahnunternehmung meistens ein Vertragsbruch, gegenüber dem verfrachtenden Publikum ein Unterlassungsdelikt, und da dasselbe ja in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Dienste ist resp. in der Weigerung der dienstlichen Pflichten besteht, wäre hierfür die Eisenbahn verantwortlich. Ich gestehe, dass ich diese Deutung im Einklange mit der Strenge des Eisenbahnrechtes erachte, und wenn wir die Delikthaftung aussprechen, wir keinen Unterschied zwischen positivem Tun und Unterlassen gelten lassen können. Falls also die verschuldete fahrlässige Unterlassung eines einzelnen Dienstaktes (der Angestellte versäumt das Tier zu tränken, die Türen des Wagens abzusperren, die Waren bei nötiger Abladung in Verwahrung zu bringen, die Weiche zu stellen etc.) unter § 9 VerkO. fällt, so begründet die absichtliche Unterlassung sämtlicher Diensttätigkeiten ebenfalls die Haftung der Eisenbahn und zwar die gesamte Haftung auf Grund des Frachtvertrages [1]. — Wo es sich also um absichtliche und schuldhafte Handlungen (oder Unterlassungen) seitens des Personals handelt, würde die Eisenbahn schlechthin haften, auch wenn die massenhafte und planmässige Arbeitseinstellung selbst aus dem Standpunkte der Eisenbahn als unabwendbares und unverschuldetes Ereignis zu betrachten wäre [2]. Denn nicht auf die Schuld der Eisenbahn, die ja als juristische Persönlichkeit nur durch ihre Vertreter schuldhaft wird, kommt es an, sondern es genügt das Verschulden ihrer Angestellten. Nur dann wäre die Haftpflicht zu verneinen, wenn die streikenden Angestellten nicht aus freiem Entschluss oder ohne Verschulden vorgegangen wären. So z. B. wenn sie den Streik unter unabwendbarem Terrorismus Aussenstehender oder unter unwiderstehlichem äusseren Zwang beschlossen hätten (was wohl selten der Fall sein wird), oder falls sie den Dienst nach der regelmässigen gesetzlichen Kündigung verlassen haben. Nach den einschlägigen Rechtsregeln werden zumeist die Eisenbahnbeamten als Staatsbeamte betrachtet, so dass sie ihren Dienst nur nach administrativer Entlassung resp. Annahme

[1]) Vgl. Rundnagel, Haftung der Eisenbahn 1906 S. 22 Anm. 9.

[2]) Rosenthal spricht im allgemeinen von Zessierung dieser Haftpflicht der Bahn, ohne obige Demarkationslinie zu ziehen.

ihrer Abdankung verlassen können, so dass wohl die meisten Eisenbahnstreiks nicht nur als privatrechtliche, sondern auch als strafrechtliche Delikte[1]) aufzufassen sein werden. — Abgesehen von diesen Ausnahmefällen besteht diese Haftpflicht in gleichem Masse für den Streik des ständigen, wie des vorübergehend aufgenommenen Personals, da ja ein jeder Angestellte, was auch seine Beschäftigung sein mag, ein Mitglied des Gesamtsbetriebes ist, dessen Arbeitseinstellung den Betrieb zum Stocken bringen kann[2]). Ferner erstreckt sich diese Haftung nicht bloss auf den Fall des Verlusts, der Beschädigung und Lieferfristüberschreitung, sondern auf die gesamte Haftung auf Grund des Frachtvertrages, so z. B. auch wegen Versäumung der in der VerkO. vorgeschriebenen Verständigungen, was auch durch den Streik öfters vorzukommen pflegt.

Für diese strengere Interpretation der Haftpflicht für das Personal hat sich — allerdings ohne jede nähere Motivierung und nur per tangentem — das schweizer Bundesgericht am 14. Juli 1904[3]) ausgesprochen, und auch die Entscheidung des Mailänder Obergerichtshofes vom 22. April 1902 lässt sich zur Unterstützung dieses Standpunktes anführen. Der österreichische oberste Gerichtshof (28. April 1905) verneint die Haftung mit der Begründung, dass dieselbe nur für Verschuldung bei der Ausführung der Beförderung besteht. Abgesehen davon, dass die Haftung für das Verschulden der Leute schlechthin ausgesprochen ist[4]), beruht diese Begründung evident auf einem Trugschluss, da ja die Nichtausführung einer vorgeschriebenen Beförderung (z. B. fahrlässiges Liegenlassen der zur Beförderung angenommenen Waren) ein typischer Fall des Verschuldens ist, und wenn dies im Einzelfalle als solches gilt, so wird wohl die planmässige Unterlassung sämtlicher Diensttätigkeiten kaum anders beurteilt werden können. — Das erwähnte Urteil der ungarischen Kurie spricht sich ebenfalls gegen die Haftung aus, doch wenigstens auf logisch einwandfreier Grundlage, indem es im § 9 VerkO. nur eine Wiederholung der oben als Mittelgrad bezeichneten Verantwortung aus dem Werkvertrag sieht.

Einen weiteren Anhaltspunkt für die strengere Interpretation bietet

---

[1]) Vgl. Deutsches Strafgesetzbuch §§ 315, 316 und insbesondere das niederländische Gesetz vom Jahre 1904 betreffs Ergänzung der §§ 284 und 476 des StGB.

[2]) Vgl. Rundnagel, Haftung der Eisenbahn 1906 S. 19. Anderer Meinung Eger a. a. O. S. 37.

[3]) Siehe EisenbE. Bd. IX S. 85. — Auch Art. 5 des schweizer Transportgesetzes vom Jahre 1893 spricht die Haftung für das Verschulden der Angestellten in diesem Sinne aus.

[4]) Vgl. Rosenthal a. a. O. 119; jedoch besteht die Haftung auch in gleichem Masse für das vorübergehend aufgenommene Personal. Siehe Eger a. a. O. S. 37.

jedoch — wenigstens aus dem Standpunkte des deutschen Frachtrechts — die Entstehungsgeschichte des § 431 des neuen deutschen Handelsgesetzbuches. Derselbe wurde neben § 278 des BGB. in dem Bewusstsein aufgenommen, dass der gleichlautende Art. 400 des alten HGB. durch denselben nicht völlig ersetzt sei (Denkschrift I 261, II 259), also dem § 278 BGB. gegenüber ein höheres Mass der Haftung enthalte, welches eben genügt, die Haftung für Streik zu begründen, wo die Verschuldung nicht in unmittelbarer Ausführung der Verpflichtung (BGB. § 278) zu Tage getreten ist.

Falls diese Beweisführung überzeugend wirkt, wäre die Haftung schon auf Grund § 9 VerkO. auszusprechen und eine weitere Untersuchung der Eisenbahnhaftung überflüssig. Da jedoch diese Interpretation des § 9 keineswegs unbestritten zu erachten ist, wollen wir des näheren auf die diesbezüglichen Dispositionen der VerkO. eingehen, da ja sonst die Nichtanwendbarkeit des § 9 nicht die Haftentlastung schlechthin zur Folge haben kann.

III. Wenn wir nun in diesem Sinne die Bestimmungen der VerkO. betrachten, haben wir vor allem zwischen Verlust und Beschädigung einerseits, und Lieferfristüberschreitung andrerseits zu unterscheiden, da nach § 75 und § 86 VerkO. in beiden Fällen die Haftausschliessungsgründe anders umschrieben werden. Allerdings soll nach der Ansicht mancher Schriftsteller die richtige Deutung beider Bestimmungen dieselbe sein, doch darauf wollen wir vorläufig nicht des Weiteren eingehen.

Im Falle des Verlustes und der Beschädigung kann bei Eisenbahnstreiks ausschliesslich von dem Haftausschliessungsgrund der höheren Gewalt die Rede sein, so dass zu entscheiden ist, ob ein Eisenbahnstreik als höhere Gewalt betrachtet werden kann oder nicht. — Und in diesem Punkte begegnen wir denselben Unklarheiten und Schwierigkeiten, wie bei der Deutung des § 9 VerkO.; letzterer setzt eine Haftung fest, ohne deren Grenzlinien auszustecken, § 75 hingegen nennt einen Haftausschliessungsgrund (vis major) und überlässt es der Interpretation, Inhalt in diese leere Formel zu bringen. Die Judikatur und die Literatur haben dies auch getan — jedoch ohne eine einheitliche Lösung zu finden. Nicht nur in den einzelnen Gebieten des Internationalen Übereinkommens herrscht Verschiedenheit und Ungewissheit (so ist in Frankreich die force majeur einfach mit dem Zufall gleichbedeutend, wodurch die strengere Eisenbahnhaftung auf das gleiche Niveau mit der jedes Unternehmers sinkt), auch in Deutschland selbst konnte man zu keiner Einigung gelangen. Ohne diese vielfach verzweigte Polemik kritisch behandeln zu können, wollen wir von dem Gegensatz der objektiven und subjektiven Theorie ausgehen, und vor allem müssen

wir konstatieren, dass die planmässige und massenhafte Arbeitseinstellung der Eisenbahnangestellten als Haftausschliessungsgrund gelten kann, je nachdem wir die eine oder andere Theorie annehmen. So — um vor allem die Gegensätze hervorzuheben — wird der Eisenbahnstreik auf Grund der rein subjektiven Lehre Goldschmidts als vis major gelten können, während die objektive Lehre Exners eine derartige Deutung meiner Ansicht nach ausschliesst. Exner scheidet nämlich sämtliche Ereignisse nicht äusserer Provenienz aus dem Begriff der vis major aus und versteht unter derselben nur jene Tatbestände, die prima facie vermöge der Art und Weise ihres Auftretens die normalen Zufälle augenscheinlich übersteigen. Nach dieser Auffassung ist es ganz klar, dass der Streik der Eisenbahnangestellten wohl kaum unter den Begriff der höheren Gewalt fällt. Erstens, weil er nicht äusserer, sondern innerer Provenienz ist und so durch die Begriffsbestimmung Exners ausgeschlossen erscheint, zweitens, weil jene Liquidität des Sachverhaltes, die Exner vor Augen hält, wohl nie in einem solchen Falle vorliegen kann, da ja nur durch eine komplizierte Beweisführung dargetan werden kann, ob die Eisenbahn an der Entstehung des Streiks Schuld trägt oder nicht.

Doch auch die herrschende Lehre, die an dem Begriff der Unabwendbarkeit nach der Definition Goldschmidts festhält, lässt eine Ausscheidung des Eisenbahnstreiks aus dem Gebiete der höheren Gewalt zu. Auch Eger, der den Begriff der höheren Gewalt als durch Theorie und Praxis übereinstimmend anerkannt betrachtet (VerkO. S. 487 ff.), unterscheidet zwischen innerem und äusserem Zufall, indem er die Eisenbahn für ersteren, sowie insbesondere „für Funktionen ihrer Betriebsmittel und die Handlungen ihrer Dienstorgane (Leute)“ unbedingt haftbar erklärt. Nur dann könnten die Handlungen der Angestellten als ein von aussen eingreifendes Ereignis betrachtet werden, wenn dieses ihr Eingreifen mit dem Dienst überhaupt in keinem Zusammenhang stünde, so räuberischer Überfall seitens Eisenbahnangestellter etc. Der Eisenbahnstreik hingegen steht in derartig unmittelbarem Zusammenhang mit dem Eisenbahndienst, dass er nur in der „Ausübung des Dienstes“ und zwar durch Nichtausübung desselben begangen werden kann. Auch auf Basis der Eger'schen Ausführungen — die jedoch konkret den Eisenbahnstreik nicht erörtern — komme ich also zu einem mit den obigen analogen Endergebnis. — Ohne den überaus reichen literarischen Ausführungen anderer zu folgen, will ich nur auf das jüngst erschienene Werk Rundnagels hinweisen, der ebenfalls die unbedingte Haftung für ein inneres Ereignis hervorhebt und — mit Hinweis auf Exner — selbst den Ausstand des Personals als solches

betrachtet, falls nur nicht die Arbeiter zu diesem Schritte durch gewaltsame Einwirkung Dritter genötigt werden (a. a. O. S. 101 Anm. 24). Wer den Ablauf der jüngsten Eisenbahnstreiks betrachtet, mag ja auf einen gewissen Einfluss fremder Agitatoren stossen, von einem äusseren Zwang wird wohl kaum die Rede sein können.

Auch die deutsche Rechtssprechung, die ursprünglich (insbesondere Reichsoberhandelsgericht) ausschliesslich die Abwendbarkeit durch äusserste Sorgfalt untersuchte, greift neuerdings das Merkmal des äusseren Ereignisses auf (Entsch. vom 22. Okt. 1892) und scheidet somit alles, was mit dem inneren Betrieb zusammenhängt, aus dem Begriff der vis major aus. Selbst der Ausspruch des RG. (EisenbE. Bd. I S. 253), dass die Geistesstörung eines Bediensteten die Einrede der vis major begründet, steht hiermit nicht im Widerspruch. Aus welchem Grunde immer, sei es Krankheit, Tod etc. die Angestellten dienstunfähig geworden sind, liegt bei allen diesen Beispielen ein absichtliches Unterlassen ausser Frage; wo jedoch eine Schuld (innerer Entschluss) der Angestellten vorliegt, wird von einem äusseren Ereignis kaum die Rede sein können.

Der rein subjektive Standpunkt führt im Falle des Eisenbahnstreiks auch zu weiteren Unzulänglichkeiten. Den Streik schlechthin als Haftausschliessungsgrund zu betrachten, widerspricht selbst der Theorie der Abwendbarkeit, da ja die Eisenbahn jedenfalls dartun müsste, dass der Streik derartig auftritt, dass er überhaupt die Ausführung der Transporte (durch Ersatzmannschaft) unmöglich machte, dass ferner die Eisenbahn den Streik nicht verschuldet (z. B. durch ungerechtfertigte Aussperrungen) und die Folgen desselben selbst mit der äussersten Sorgfalt nicht abwehren konnte.

Ein partieller oder vorübergehender Streik könnte also keineswegs als vis major betrachtet werden, sondern nur wenn er derartige Dimensionen genommen, dass seine schädlichen Folgen selbst mit der grössten Sorgfalt nicht abgewendet werden konnten. Die Eisenbahn müsste also nachweisen, dass der Streik nicht infolge ihres Verschuldens entstanden, und sie alles menschenmögliche getan, um den Streik gütlich beizulegen, den Ausbruch desselben zu verhindern und nachher die nötige Ersatzmannschaft zu beschaffen etc. — Diese Haftentlastung müsste aber auf die ganze Vorgeschichte des Streiks zurückgreifen und würde eine derartige Untersuchung der wirtschaftlichen und sozialen Umstände voraussetzen, die über jene Grenzen hinauswächst, die im Rahmen eines Zivilprozesses möglich und zweckentsprechend erscheinen. Der Zivilrichter verfügt ja gar nicht über die nötigen Hilfsmittel (wirtschaftliche Untersuchungen, Verhör der Eisenbahnleiter, Enqueten etc.), um diese

Vorfrage (Verschulden bezüglich des Streiks und Dimensionen desselben) gründlich zu lösen, und er würde vor der Alternative stehen, die Schuldfrage auf Grund äusserlicher Impressionen und Erscheinungsformen zu lösen oder den Streik a priori als Haftentlastungsgrund zu betrachten. Dieses Resultat der rein subjektiven Theorie zeigt also, dass der „Beweisnotbestand“ im Falle des Eisenbahnstreiks auf diesem Wege keine befriedigende Lösung findet und ohne entsprechend durchgeführte Haftentlastung von einem Haftausschliessungsgrunde nicht die Rede sein kann.

IV. Die Haftung für Versäumung der Lieferfrist beruht auf § 86 VerkO. (Art. 39 IÜ.); hiernach ist die Eisenbahn verantwortlich, „es sei denn, dass die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte“. — Nach der keineswegs sehr glücklich gewählten Textierung dieses § haben wir es mit einer Haftung zu tun, die strenger als Art. 397 des alten HGB. (vgl. Eger, VerkO. S. 547), jedoch milder als die Haftung laut § 75 (Ausschluss durch vis major) zu betrachten ist. Es ist wohl kaum zweifelhaft, dass es unzweckmässig war, diese weitere Abart der Verantwortlichkeit in das Eisenbahnrecht einzuführen, wir müssen jedoch dieser Tatsache Rechnung tragen. Einige Schriftsteller interpretieren diese Umschreibung als übereinstimmend mit der Haftung für Verlust. Jene, die die höhere Gewalt in rein subjektivem Sinne auffassen, gelangen notgedrungen zu diesem Resultate, da ja die Definition, die sie bezüglich der vis major aufstellen, die Umschreibung des § 86 deckt. Andere erachten beide Arten der Haftung für gleichbedeutend, indem sie sich auf das neue deutsche Handelsgesetzbuch (Denkschrift II S. 273) berufen (so insbesondere Rundnagel a. a. O. mit Berufung auf Lehmann-Ring S. 395 und Düringer-Hachenburg S. 683). Dieses aus dem deutschen Frachtrechte genommene Argument mag jedoch für die auf dem Internationalen Übereinkommen fussende VerkO. nicht ausschlaggebend sein. So zieht auch Eger (VerkO. S. 548) scharf die Grenzen zwischen Haftung für Verlust und derjenigen für Verspätung, was mit Rücksicht auf den Eisenbahnstreik von besonderer Wichtigkeit erscheint. Würden wir § 86 VerkO. gleichbedeutend mit § 75 erachten, ergibt sich die Haftung für den Streik aus dem sub III Ausgeführten. Wo nicht, liesse sich die Haftung auf Grund des § 9 VerkO. (siehe II.) begründen. Bei Ausscheidung dieser zwei Möglichkeiten würde die Verantwortlichkeit der Eisenbahn für einen unverschuldeten und durch die Massenhaftigkeit und Gleichzeitigkeit unabwendbaren Streik verneint werden. Auch Eger lehrt, dass bei Versäumung der Lieferfrist die Eisenbahn liberiert werden könne, gleichviel, ob innerer oder äusserer Zufall vorliegt, also auch wenn es sich um Handlungen ihrer Leute handelt (a. a. O. S. 548).

Eine weitere Vorbedingung der Haftung wäre die tatsächliche Überschreitung der Lieferfrist [1]), die ja eventuell unterbrochen oder verlängert werden kann, und gerade im Falle eines Eisenbahnstreiks wird dies öfters in Betracht kommen. Falls die durch den Streik entstandenen Transporthindernisse nur zeitweilige und nicht dauernde sind, so muss der Absender verständigt werden, damit er sein Rücktrittsrecht mit Entschädigung der Eisenbahn — falls derselben kein Verschulden zur Last fällt [2]) — ausüben kann (§ 65 VerkO.). Auch kann die Lieferfristüberschreitung infolge des Streiks unter Abs. 6 § 63 VerkO. subsumiert werden (vgl. Eger, VerkO. S. 366), laut welchem der Lauf der Lieferfrist für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung ruht. Mithin fiele ohne Unterscheidung von vis major, von innerem und äusserem Zufall jede unverschuldete Lieferfristüberschreitung während des Streikes unter diesen Absatz, wie auch der österreichische oberste Gerichtshof entschieden hat (28. April 1905; EisenbE. Bd. XXI S. 395).

Schliesslich können die durch den Streik betroffenen Eisenbahnverwaltungen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörden laut Abs. 3 § 63 VerkO. Zuschlagsfristen festsetzen, wodurch die durch den Streik entstandene Verspätung wettgemacht wird. Durch den Streik entstehen nämlich ohne Zweifel „aussergewöhnliche Verkehrsverhältnisse“, wobei die Zuschlagsfristen auch vorbehaltlich der nachträglichen Genehmigung publiziert werden können. Eine strittige Frage ist es, ob diese Zuschlagsfristen auch auf die bereits vor der Publikation zur Beförderung angenommenen oder auf dem Transport befindlichen Waren Anwendung finden oder ob ihnen keine rückwirkende Kraft zukommt. Im Gegensatz zu Eger (VerkO. S. 363) haben sich das schweizer Bundesgericht (14. Juli 1900) und die Budapester Tafel (28. September 1905) für die

---

[1]) Eine interessante, doch sehr strittige Frage ist, ob die Eisenbahn für eine erwiesene schuldhafte Verspätung der Ware auch dann zur Verantwortung gezogen werden kann, wenn die Lieferfrist nicht überschritten ist. Rundnagel (a. a. O. 40), Rosenthal (a. a. O. 235) und andere verneinen die Verantwortlichkeit und berufen sich auf viele Entscheidungen; auch die Verständigung laut Abs. 2 § 68 VerkO. berührt nicht die Festsetzungen bezüglich der Lieferfristen, nur die Abweichung von der Reihenfolge der Aufnahme bei Beförderung der Güter bildet eine Ausnahme. — Anderer Meinung Reindl, Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1896 S. 245 und einige Entscheidungen, insbesondere AG. München (EisenbE. Bd. XIX S. 210) und Königl. ungarische Kurie (sub Zahl 138/1906 EisenbE. Bd. XXIII S. 399). Eger (VerkO. S. 420) macht die Eisenbahn für die Avisierung verantwortlich, selbst, wenn durch das Versäumnis die Lieferfrist nicht überschritten wurde.

[2]) Art. 18 IÜ. erstreckt sich auf jene Transportverhinderungen, die infolge höherer Gewalt und Zufall entstanden sind (vgl. Eger a. a. O. S. 386).

Rückwirkung erklärt. Besonders bei Streikfällen müssten sonst die Zuschlagsfristen, da die Beendigung der Bestriebsstörungen meist ungewiss sein wird, nicht genau festgesetzt oder öfters wiederholt werden, während nach Beendigung des Streiks das Ausmass der Zuschlagsfrist genau berechnet werden kann. Falls also die Aufsichtsbehörde auch die Rückwirkung expressis verbis genehmigt, dürfte wohl der Richter kaum in die Lage kommen, gegen diesen Ausspruch der kompetenten Verwaltungsbehörde zu entscheiden.

V. Nachdem wir nun die Bedingungen der Verantwortlichkeit für Streikfälle behandelt haben, haben wir noch auf Grund der VerkO. die Höhe des Schadenersatzes zu erörtern, der — falls die Haftung besteht — zu leisten wäre. Diesbezüglich ist auf § 88 VerkO. (Art. 41 IÜ.) zu verweisen, laut welchem der volle Schaden zu ersetzen ist. Falls wir die Eisenbahn für den Streik als Verschulden ihrer Leute überhaupt verantwortlich machen, ist es zweifellos, dass wir dieses Verschulden — den planmässigen, massenhaften Streik — als Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit zu betrachten haben, wobei dieses Verhalten des Personals mit demjenigen der Eisenbahn gleichbedeutend erachtet werden muss (so auch Eger, VerkO. S. 558, 559), da die Eisenbahn als juristische Persönlichkeit nur durch ihre Organe handelt. Ebenso würde auf die Streikhaftung auch § 90 Abs. 2 Punkt 1 und § 91 Abs. 6 VerkO. in Anwendung kommen, d. h. der Anspruch würde nicht durch Annahme des Gutes erlöschen und nicht binnen einem Jahre verjähren.

VI. Das Resultat, zu welchem wir auf Grund der Exegese der geltenden Rechtsregeln gelangten, mag ja ziemlich zweifelhaft und unbefriedigend sein. Wenn man den Streik als Haftausschliessungsgrund gelten lassen will, so ist dadurch in das Prinzip der strengeren und objektiven Verantwortlichkeit der Eisenbahn eine Bresche geschlagen. Wenn wir andrerseits für die unbedingte Haftung Stellung nehmen, so sind wir dessen wohl bewusst, dass der volle Schadenersatz der Eisenbahn eine schwere — unverschuldete — Bürde auflegt und die eisenbahnrechtliche Regel des beschränkten Schadenersatzes durchbricht.

Die Verantwortung hierfür müssen wir den unklaren und unvollständigen Dispositionen der Verkehrsordnung resp. des zugrunde liegenden Internationalen Übereinkommens zuschreiben, bei dessen Beratungen — wie dies aus den Protokollen ersichtlich — man gar nicht an die Möglichkeit eines Eisenbahnstreiks und dessen Konsequenzen gedacht hat. Wenn also de lege lata die Streikhaftung als nicht entsprechend gelöst betrachtet werden kann, so wären hieraus de lege ferenda die gemachten Erfahrungen zu verwerten. Insbesondere wäre hierzu die nächste Revisionskonferenz des Internationalen Übereinkommens berufen,

welche schliesslich über stilistische Modifikationen und geringfügige Änderungen hinausgehend auch an die prinzipiellen Fragen des Eisenbahnrechtes herantreten sollte. So wäre meiner Ansicht nach

1. der Umfang der Haftung für das Personal (IÜ. Art. 29) genau zu bestimmen,
2. der Inhalt der höheren Gewalt gesetzlich festzulegen [1]),
3. die Verantwortlichkeit für Lieferfristüberschreitung klar zu umschreiben und
4. die Haftung und Schadenersatzpflicht der Eisenbahn im Falle eines Streikes durch spezielle Dispositionen zu regeln.

---

[1]) Dass dieser Begriff ohne nähere gesetzliche Umschreibung zur Aufnahme in ein Gesetz ungeeignet ist, hat schon Goldschmidt mit Recht behauptet und der XXII. Deutsche Juristentag zum Beschluss erhoben. Vgl. Leyen, Zeitschrift für Handelsrecht Bd. 33, und Rundnagel a. a. O. S. 114.

2.

Bedarf das Dienstverhältnis der Privateisenbahn-Beamten der besonderen gesetzlichen Regelung?[1])

Von Dr. Wilhelm Boethke, Kammergerichtsrat in Berlin.

Das Dienstverhältnis der Privatbahn-Angestellten ist für die meisten Fälle durch das BGB. geregelt. Es gehört in der Regel zu den „dauernden Dienstverhältnissen, welche die Erwerbstätigkeit des Verpflichteten vollständig oder hauptsächlich in Anspruch nehmen". Denkbar ist es auch, dass ein Privatbahn-Angestellter nicht in einem solchen dauernden Dienstverhältnisse steht. Dies trifft z. B. zu, wenn er nur zur Aushilfe oder zur Vertretung auf kurze Zeit angenommen ist. Es kann auch Angestellte geben, die zwar dauernd, d. h. fortlaufend, und nicht auf ganz kurze Zeit, angestellt sind, deren Erwerbstätigkeit jedoch von ihrem Dienstverhältnisse nicht vollständig oder nicht hauptsächlich in Anspruch genommen wird, z. B. kann jemand, etwa ein Handwerker, im Nebenamte Schrankenwärter sein.

Nicht alle Privatbahn-Angestellten sind dem BGB. unterworfen. Ein Teil gehört, trotzdem die Gewerbeordnung, wie sie selbst in § 6 bestimmt, auf den Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen keine Anwendung findet, zu den gewerblichen Arbeitern. Es sind dies die Angestellten solcher Dienstbetriebe, die nicht wesentliche Bestandteile der Eisenbahnunternehmung sind. Derartige Betriebe sind z. B. Wagenbauanstalten, Gasfabriken, die nicht nur zur unmittelbaren Aufrechterhaltung des Betriebes dienen. Solche Angestellte (Arbeiter und sog. Beamte) sind nach §§ 105 ff. der Gewerbeordnung zu beurteilen. Ähnliches gilt von den beim Eisenbahnbau beschäftigten Angestellten, es sei denn, dass es sich nur um den Bahnunterhaltungsdienst handelt. Ferner unterstehen die Bahnbeamten der Gewerbeordnung, wenn die Bahn nur Zubehör eines anderen gewerblichen Unternehmens, z. B. einer Ziegelei ist und nur zur Förderung der dort hervorgebrachten oder bearbeiteten Erzeugnisse dient.

---

[1]) Vgl. W. Boethke. Der Dienstvertrag der Beamten der Privateisenbahnen in Preussen in Eger, EisenbE. XXI S. 209—212 und S. 406—412.

Ferner ist auf die Eisenbahnen das HGB. anwendbar, wenn sie (HGB. § 1 Ziff. 5)

a) Güter befördern oder
b) zur Beförderung von Personen bestimmte Anstalten sind, d. h. auf den Grossbetrieb angelegte kaufmännische Unternehmungen.

Eins von beiden trifft bei Eisenbahnen wohl immer zu, wenn die Eisenbahn dem öffentlichen Verkehre dient. Demgemäss sind die kaufmännischen Angestellten der Eisenbahnen (nicht die Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder der Eisenbahngesellschaften) als Handlungsgehilfen anzusehen. Ihr Dienstverhältnis ist nach §§ 59 ff. des HGB. zu beurteilen, und nur zur Ergänzung sind die Bestimmungen des BGB. heranzuziehen (Art. 2 EG. z. HGB).

Für die Frage, welches Gesetz auf das Dienstverhältnis anwendbar ist, macht es nichts aus, ob der Angestellte bei einer Haupt-, Neben- oder Kleinbahn[1]) (nebenbahnähnlicher Kleinbahn oder Strassenbahn), ob er bei einer Dampfbahn oder elektrischen oder mit einem anderen Motor betriebenen, ob er bei einer Stand- oder Schwebebahn, bei einer gewöhnlichen Schienenbahn, bei einer Zahnrad- oder Drahtseilbahn, bei einer vollspurigen oder Schmalspurbahn tätig ist. Ja sogar Pferdebahnen werden überwiegend als Eisenbahn im Sinne des § 6 der Gew.-Ordn. und des § 1^5 des HGB. angesehen.

Vor Gründung des Deutschen Reiches überwog in den deutschen Staaten das Privatbahnsystem. Alsbald nach Errichtung des Deutschen Reiches setzten — namentlich in Preussen — die Verstaatlichungsbestrebungen ein, und jetzt sind fast alle Hauptbahnen und die meisten Nebenbahnen im staatlichen Besitze und Betriebe. Ende 1906 gab es im Deutschen Reiche ca. 57800 km Haupt- und Nebenbahnen, darunter ca. 5200 km im Privatbetriebe. An Kleinbahnen gab es im Jahre 1906 ca. 12300 km, die fast alle im Privatbetriebe waren. Die Zahl der Beamten (nicht Arbeiter) betrug bei den Staatsbahnen ca. 246000, bei den Privatbahnen ca. 42500 (nämlich Haupt- und Nebenbahnen 6300, nebenbahnähnliche Kleinbahnen 5300, Strassenbahnen 30900). Hieraus ergibt sich, dass der Stand der Privateisenbahn-Beamten wieder zu erhöhter Bedeutung gelangt ist.

Das BGB., das für die meisten Privateisenbahn-Beamten massgebend ist, trägt den Bedürfnissen dieses Standes nicht ausreichend Rechnung, und dies kann auch nicht anders sein. Denn die Bestimmungen des

---

[1]) Vgl. HGB. § 473, EisenbVerkO. Eing.-Best. (Kleinbahnen sind dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahnen, die weder zu den Hauptbahnen noch zu den Nebenbahnen im Sinne der Eisenbahn-Bau und Betriebs-Ordnung gehören).

BGB. sind allgemeiner Natur. Der Gedanke des Gesetzgebers war der, dass überall, wo mit Rücksicht auf die soziale Bedeutung eines Standes und andere Besonderheiten ein Bedürfnis nach besonderer gesetzlicher Regelung hervortrete, der Dienstvertrag einem Sondergesetze zu unterstellen sei. Dies hat der Regierungskommissar Geh. Oberregierungsrat Struckmann bei Beratung des BGB. im Reichstage ausdrücklich erklärt (vgl. stenographische Berichte über die 2. und 3. Beratung des Entwurfes eines BGB. S. 80).

Eine besondere Regelung des Dienstvertrages hat stattgefunden nach Reichsrecht

- für die Handlungsgehilfen und -lehrlinge, sowie
- für die Handlungsagenten durch das HGB. §§ 59 ff.,
- für die gewerblichen Arbeiter aller Art durch die Reichsgewerbeordnung §§ 105 ff.,
- für die Seeschiffsmannschaft durch die Seemannsordnung vom 2. Juni 1905,
- für die Binnenschiffsmannschaft durch das Binnenschiffahrtsgesetz vom 15. Juni 1895 / 20. Mai 1898,
- für die Flossmannschaft durch das Flössereigesetz vom 15. Juni 1895.

Landesgesetzlich geregelt sind insbesondere die Verhältnisse der Bergleute (Art. 67 EG. z. BGB.) und des Gesindes (Art. 95 a. a. O.)

Privatrechtliche Vorschriften über das Dienstverhältnis ergeben sich ferner für Ärzte aus der durch § 80 der Gewerbeordnung vorbehaltenen Gebührenordnung, sowie aus den Gesetzen über die ärztlichen Standesvertretungen, für Rechtsanwälte aus der Rechtsanwaltsordnung vom 1. Juli 1878 und aus der Gebührenordnung für Rechtsanwälte vom 7. Juni 1879, für Patentanwälte aus dem Reichsgesetze vom 21. Mai 1900.

Hieraus ist ersichtlich, dass die meisten Dienstverpflichteten, namentlich solche, die in einem dauernden Dienstverhältnisse stehen, einem Sondergesetze unterstellt sind. Es gibt allerdings auch abgesehen von den Eisenbahnbeamten noch grosse Gruppen von Angestellten, für die das BGB. in erster Linie massgebend ist. Dahin gehören z. B. die Angestellten der Land- und Forstwirtschaft, der Fischerei, der Gärtnerei, der Künstler, namentlich der künstlerisch arbeitenden Architekten, und die Erzieher und Erzieherinnen wie überhaupt die höheren Hausangestellten. Weshalb diese Gruppen bisher einer Sondergesetzgebung nicht unterstellt sind, braucht hier nicht untersucht zu sein. Einer Sondergesetzgebung bedurfte es jedenfalls nicht bei den Gruppen, für die das BGB. ausreichende Bestimmungen enthält.

Wenn nun die Frage erörtert wird, ob für die Privateisenbahn-Beamten eine besondere gesetzliche Regelung am Platze ist, so sind zunächst diejenigen Beamten auszuscheiden, für die das HGB. und die GewO. Bestimmungen trifft, sowie die Arbeiter. Es bleiben also die Betriebsbeamten übrig, d. h. solche Beamte, die den inneren und äusseren Betriebsdienst versehen. Im inneren Betriebsdienste sind z. B. die Telegraphisten beschäftigt, im äusseren Betriebsdienste die mit der Zugbeförderung betrauten Beamten. Die Grenze zwischen Betriebsbeamten und kaufmännischen Angestellten kann zweifelhaft sein. Wenn Beamte in beiden Dienstzweigen beschäftigt sind, so kommt es darauf an, ob sie überwiegend in dem einen oder anderen Zweige beschäftigt werden. Die Betriebsbeamten überwiegen die kaufmännischen Angestellten an Zahl um ein Bedeutendes.

Die soziale Bedeutung des Standes der Privateisenbahn-Beamten, insbesondere der Betriebsbeamten, ist beständig im Wachsen begriffen und rechtfertigt schon an sich eine besondere Berücksichtigung. Aber auch die Besonderheiten des Dienstes sind derart, dass eine Sondergesetzgebung gerechtfertigt ist.

Dem Stande der Eisenbahnbetriebs-Beamten sind sehr wichtige Interessen anvertraut. Von ihrer Tüchtigkeit und Pflichttreue hängt Leben und Gesundheit vieler Menschen ab. Fast alle Menschen sind genötigt, sich der Eisenbahnen zu bedienen, sie haben aber keinen unmittelbaren Einfluss auf diejenigen Persönlichkeiten, denen sie sich und ihre Güter bei Benutzung der Eisenbahnen anvertrauen. Sie müssen deshalb besondere Garantien dafür haben, dass sie durch mangelnde Gewissenhaftigkeit und Pünktlichkeit der Betriebsbeamten nicht geschädigt werden.

Demgemäss ist es nötig, dass den Eisenbahnbeamten kraft ihres Dienstverhältnisses diejenige Dienstfreudigkeit verliehen wird, die nötig ist, damit sie den Dienst ordnungsmässig versehen können. Namentlich ist nötig, dass sie von materiellen Sorgen möglichst wenig heimgesucht werden, und dass ihnen durch Förderung der ideellen Seite ihres Berufes möglichst Freudigkeit bei ihrer Tätigkeit verliehen wird. Andererseits ist es nötig, dass der Eisenbahnverwaltung die erforderlichen Rechte gewährt werden, damit sie ungeeignete Kräfte vom Betriebsdienste fern halten kann. Bei den Staatseisenbahnen sind diese Ziele, wie man mit Stolz sagen kann, im wesentlichen erreicht, weil die Gesetze über das Staatsdienerverhältnis eine ausreichende Regelung ermöglichen. Von den im Betriebe der öffentlichrechtlichen Körperschaften, namentlich der Kommunalverbände stehenden Eisenbahnen kann man ähnliches sagen, soweit die Betriebsbeamten als öffentliche Beamte angestellt sind. (Vgl. Preussisches Kommunalbeamtengesetz vom 30. Juni 1899.)

Dagegen war es weder den öffentlichrechtlichen Körperschaften noch den privaten Eisenbahnverwaltungen bisher überall möglich, das Dienstverhältnis der durch Dienstvertrag angestellten Betriebsbeamten ausreichend zu regeln. Es lässt sich nicht leugnen, dass in den Kreisen der Privateisenbahn-Beamten vielfach über ihre Lage Missstimmung besteht, die nicht nur in der geringen Besoldung, sondern auch in der Unsicherheit ihrer Stellung begründet ist. Die verhältnismässig schlechte Lage der Beamten bringt es dann wieder mit sich, dass untüchtige Elemente den Privatbahnen zuströmen und dass sich ihnen auch solche Beamte zuwenden, die im Staatsdienste oder in anderen Berufen aus irgend einem Grunde gescheitert sind. Das allgemeine Wohl erfordert es, dass diese Missstände, soweit es möglich ist, durch die Gesetzgebung beseitigt werden.

Es ist nicht zu verkennen, dass die Gesetzgebung teilweise schon bemüht gewesen ist, den Missständen zu steuern. So geben in Preussen die Aufsichtsbefugnisse der staatlichen Behörden bereits gewisse Handhaben, um bei Kleinbahnen die Anstellung unfähiger und unzuverlässiger Betriebsbeamten zu verhindern (Kleinbahngesetz §§ 4³, 22, 24). In den Verleihungsprivilegien sonstiger Privatbahnen finden sich ähnliche Bestimmungen. Indessen reichen diese Bestimmungen, abgesehen davon, dass sie vorzugsweise auf öffentlichrechtlichem Gebiete liegen, nicht aus, um Missstände im übrigen zu verhüten.

Nimmt man hiernach an, dass eine Sondergesetzgebung für die Privateisenbahn-Beamten nötig ist, so ist zunächst gesetzlich festzulegen, auf welche Beamte sich das Gesetz erstrecken soll. Es ist bereits dargelegt, dass ein Bedürfnis für eine Sondergesetzgebung nur bei Betriebsbeamten von Privatbahnen vorhanden ist, dass zu diesen Beamten auch die Privatbeamten der öffentlichrechtlichen Korporationen, aber nicht des Staates, gehören. Das Gesetz muss Vorsorge treffen, dass in Streitfällen schnell und sachgemäss entschieden wird, welche Personen zu den Beamten im Sinne des Gesetzes gehören. Die Entscheidung kann der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde übertragen werden, in höchster Instanz hätte die Zentralbehörde des Bundesstaates oder noch besser das Reichseisenbahnamt zu entscheiden. Das Reichseisenbahnamt hat zwar bisher nur mit den Eisenbahnen im Sinne der Reichsverfassung (Haupt- und Nebenbahnen) zu tun, es stände aber nichts im Wege, ihm auch Befugnisse in bezug auf andere Eisenbahnen zu übertragen. Es muss auch für zulässig erklärt werden, die Eigenschaft des Beamten bereits vor Entstehung eines Streites mit bindender Wirkung festzulegen.

Wenn Personen, ohne Betriebsbeamte zu sein, im Betriebe, z. B. nebenamtlich, stellvertretungsweise oder zur Aushilfe, beschäftigt werden,

sind sie, soweit es die Art der Dienstleistung erfordert, dem Gesetze zu unterstellen.

Das Dienstverhältnis beginnt mit dem Vertragsschluss. Ob ein solcher stattgefunden hat, ist oft streitig. Dies beruht darauf, dass manchmal die Befugnisse der anstellenden Beamten nicht feststehen oder von dem Stellenanwärter nicht genügend erkannt werden. Es bleibt ferner häufig streitig, ob eine mündliche Besprechung zum Vertragsschluss geführt hat oder ob der Briefwechsel eine endgültige Anstellung beurkundet. Oft entsteht auch Unklarheit darüber, wer der Vertragsgegner des Beamten ist, z. B. wenn er bei einer von einem Kreise betriebenen Bahn angestellt ist (Eisenbahnverwaltung, Kreiskorporation, Betriebsdirektor?). Es wird beispielsweise eine Klage gegen den Betriebsdirektor erhoben, die wegen mangelnder Passivlegitimation abgewiesen werden muss. Deshalb ist es zweckmässig, das Erfordernis schriftlichen Vertragsschlusses in das Gesetz aufzunehmen. Ferner müssen für den Inhalt des Vertrages gewisse Normalerfordernisse aufgestellt werden. Zu diesen gehört die Angabe des verpflichteten Bahnunternehmers mit seiner vollen Firma, Bestimmungen über das Gehalt und das Aufrücken im Gehalt, über die Dauer des Dienstverhältnisses, die Kündigung usw. Ist ein Beamter auf Grund eines unvorschriftsmässigen Vertrages tatsächlich angestellt, so hat er das Recht, die Ausstellung einer vorschriftsmässigen Vertragsurkunde zu verlangen, über deren Inhalt im Streitfalle die Eisenbahn-Aufsichtsbehörde entscheidet. Diese hat sich im Zweifel nach den anderen bei der Eisenbahn und namentlich für die betreffende Beamtenklasse üblichen Verträgen zu richten.

Den wesentlichsten Inhalt des Vertrages bildet die Art und Höhe der Vergütung. In dieser Beziehung ist eine Einwirkung der Gesetzgebung nur in beschränktem Masse möglich. Die Art des Eisenbahndienstes erfordert aber auch hier, dass die Aufsichtsbehörde auf die Privatbahnverwaltung zugunsten des Beamten einwirkt in den Fällen, in denen die Vergütung in einem erheblichen Missverhältnis zu der ausbedungenen Leistung steht. Eine solche Bestimmung würde in § 11 des Preussischen Kommunalbeamtengesetzes vom 30. Juni 1899 ein Vorbild finden. Wenn jetzt schon zuweilen die Aufsichtsbehörde in diesem Sinne wirkt, so fehlt dazu im allgemeinen die gesetzliche Grundlage.

Dass die Art der Dienstleistung im Vertrage zu regeln ist, dürfte selbstverständlich sein. Das Gesetz muss Bestimmungen über die Arbeitszeit und die Ruhepausen enthalten, so dass den Beamten in dieser Hinsicht auch ein Privatrecht erwächst. Die Aufsichtsbehörden haben zwar oft Bestimmungen hierüber erlassen, diese konnten aber wegen ihrer öffentlichrechtlichen Natur keine unmittelbare Wirkung auf die Beamten ausüben.

Ausserordentlich wichtig für die Beamten ist die Dauer des Dienstverhältnisses. Nach dem BGB. ist es zunächst bei vielen Beamtenklassen zweifelhaft, welche Kündigungsfrist für sie beim Mangel einer Vereinbarung besteht. Namentlich ist es oft zweifelhaft, ob der Beamte gemäss § 622 zur Leistung von Diensten höherer Art angestellt ist und ob demgemäss sein Dienstverhältnis nur zum Schlusse eines Kalendervierteljahres und unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 6 Wochen aufgelöst werden kann. Die Beamten klagen oft über willkürliche Anwendung des Kündigungsrechtes und über zu kurze Kündigungsfristen. Es müssen ihnen wenigstens die Rechte der Handlungsgehilfen eingeräumt werden, zumal da ihre gleichwertigen Berufsgenossen, die kaufmännisch beschäftigt sind, diese Rechte geniessen. Demgemäss muss § 622 BGB. auf alle Betriebsbeamten für anwendbar erklärt und es muss darüber hinaus bestimmt werden, dass eine geringere als einmonatliche Kündigungsfrist — wenn möglich nur zum Schlusse eines Kalendervierteljahres — nicht vereinbart werden darf. (Handelsgesetzbuch §§ 66, 67.) Es könnte auch in Frage kommen, ob nicht als regelmässige Kündigungstermine nur die Anfangszeitpunkte der beiden jährlichen Fahrplanperioden festzusetzen sind.

Weitergehende Rechte der Beamten bezgl. der Dauer des Dienstverhältnisses gesetzlich einzuräumen, dürfte nicht angängig sein, wiewohl dies nicht ganz ausserhalb des Bereiches der Möglichkeit liegt. So besteht bei den Kreisbahnen des Kreises Wittmund die Bestimmung, dass die Verwaltung nicht kündigen darf, wenn der Beamte nach dem Ermessen der Betriebsdirektion seinen Verpflichtungen voll und ganz nachkommt. Es fragt sich jedoch, ob eine solche Bestimmung die Eisenbahnen nicht unbillig in ihrer Bewegungsfreiheit beschränken würde. In Erwägung könnte vielleicht gezogen werden, ob eine solche Bestimmung nicht für Beamte von längerer Dienstdauer einzuführen wäre, damit die Beamten nicht nach langjähriger treuer Pflichterfüllung an der Schwelle des Alters brotlos gemacht werden können. Krasse Fälle dieser Art sind in der Tat vorgekommen.

Das Prüfungswesen ist näher zu regeln, und es muss vorgeschrieben werden, dass den geprüften Beamten ein Prüfungszeugnis ausgehändigt wird. In einer üblen Lage befinden sich die Beamten, die im Dienste oder sonst verunglücken oder krank werden. Da Unglücksfälle und Erkrankungen im Eisenbahndienste besonders leicht vorkommen, so entspricht eine besondere Fürsorge der Billigkeit. Allerdings sind die Betriebsbeamten gesetzlich gegen Krankheit versichert, aber nur dann, wenn sie nicht mehr als 2000 M. Jahresgehalt beziehen. Auch der Unfallversicherung unterliegen die meisten Betriebsbeamten,

nämlich die, welche 3000 M. Jahreseinkommen und weniger beziehen. Indessen sowohl die Kranken-, als auch die Unfallfürsorge decken nicht die Einnahmeausfälle der Beamten. Eine Bestimmung wie die des § 63 des Handelsgesetzbuches wäre daher am Platze.

Was die Alters- und Invaliditätsfürsorge betrifft, so unterliegt ein Teil der Eisenbahnbeamten dem Invalidenversicherungsgesetze. Ausserdem bestehen Pensionskassen, denen die meisten Privatbahnen angeschlossen sind. Eine besondere gesetzliche Regelung des Verhältnisses dieser Kassen zu den Beamten wäre erwünscht, sofern die Eisenbahnbeamten nicht von dem zur Zeit in Vorbereitung befindlichen Gesetze über die Versicherung der Privatbeamten betroffen werden.

Dass bei den Eisenbahnbeamten eine Versicherung gegen Arbeitslosigkeit und eine Fürsorge für Witwen und Waisen verhältnismässig leicht durchzuführen wäre, soll hier nur gestreift werden.

Schliesslich sollten die Rechte, die den Beamten schon jetzt aus § 616 BGB. zustehen, als unveräusserliche gewährt werden, da § 616 kein zwingendes Recht enthält. Die preussische Staatsverwaltung hat ihren durch Dienstvertrag angenommenen Angestellten die Fortzahlung ihrer Bezüge bei Verhinderung der Dienstleistung bereits ausdrücklich gewährleistet (vgl. Erlass des Preuss. Ministers der öff. Arb. vom 6. Januar 1904 MBl. i. V. 46, Erlass des Preuss. Justizministers vom 15. Oktober 1904, JMBl. 271).

Sollen hiernach die Rechte der Beamten erweitert werden, so bedürfen auch die Rechte der Verwaltung der Ausdehnung.

Wird das Dienstverhältnis der Beamten zu einem möglichst dauernden gestaltet, so müssen die vertragsmässigen Disziplinarbefugnisse der Verwaltung erweitert werden. Für den Eisenbahndienst ist dies um so mehr erforderlich, als ungeeignete und nachlässige Betriebsbeamte besonders grosses Unheil anrichten können. Die Disziplinarbefugnisse erstrecken sich zunächst auf das Recht sofortiger Entlassung. Dieses kann ausgeübt werden, wenn wichtige Gründe vorliegen. Diese wichtigen Gründe müssten in einzelnen Beziehungen besonders festgestellt werden. Namentlich wäre Trunkenheit im Dienste als Entlassungsgrund zu bezeichnen, ferner vorsätzliche Nichtbeachtung von Anordnungen Vorgesetzter. Die sofortige Entlassung sollte nie vom Vorgesetzten im Affekte verfügt werden, die endgültige Entlassung müsste daher von einer Verfügung der Hauptverwaltung abhängen. Ferner können, was bisher nicht der Fall ist, gewisse Ehrenstrafen, z. B. Warnung, Verweis, nicht aber Freiheitsentziehung, zugelassen werden, auch mässige Geldstrafen, deren Einziehung besonders zu regeln ist, sind zu gestatten. Das Aufrechnungsverbot des § 394 des BGB. könnte in mässigem Umfange beseitigt werden.

Vorzubeugen ist solchen Verabredungen der Beamten, die auf gemeinsame Arbeitsniederlegung oder Arbeitsunterbrechung oder auf sog. Obstruktion zielen, denn das Stillstehen des Betriebes kann grosse Gefahren für die Allgemeinheit herbeiführen. Bemerkt sei, dass § 152 der Gewerbeordnung auf Eisenbahnbeamte nicht anwendbar ist.

Entscheidet man sich dafür in dieser oder ähnlicher Weise das Dienstverhältnis der Privateisenbahn-Beamten zu regeln, so kann das nur durch ein Reichsgesetz geschehen. Das Eisenbahnwesen gehört zu den Gegenständen, die nach Art. 4 der Reichsverfassung der Gesetzgebung des deutschen Reiches unterliegen. Das schliesst zwar nicht aus, dass die Landesgesetzgebung eingreift, soweit eine reichsgesetzliche Regelung noch nicht erfolgt ist. Indessen beziehen sich die gemachten Vorschläge zumeist auf den Dienstvertrag der Beamten und überhaupt auf die privatrechtliche Seite des Dienstverhältnisses. Insoweit würde das zu erlassende Gesetz mit den Bestimmungen des BGB. (§§ 611 ff.) in Widerspruch stehen. Deshalb würde die Landesgesetzgebung nicht zuständig sein. Soweit die Bestimmungen des BGB. nicht betroffen werden, würde allerdings ein Landesgesetz möglich sein. Namentlich würde die Reichsgewerbeordnung nicht entgegenstehen, denn unter diese fallen die Eisenbahnen und ihre Angestellten nicht, und zwar sind in diesem Sinne unter Eisenbahnen nicht nur die Haupt- und Nebenbahnen, sondern auch die sog. Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen zu verstehen. (Vgl. Eger, Preuss. Ges. über die Kleinbahnen vom 28. Juni 1892 2. Aufl. 34.)

Auch Zweckmässigkeitsgründe sprechen für die Regelung durch Reichsgesetz, weil die grösseren Privatbahnunternehmer ihre Tätigkeit nicht nur in einzelnen Bundesstaaten, sondern im ganzen Reiche ausüben, und deshalb bei landesgesetzlicher Regelung ihre Beamten verschiedenen Gesetzen unterstehen würden, ferner weil viele Eisenbahnlinien mehrere Bundesstaaten berühren.

Der Erlass eines besonderen Reichsgesetzes über das Dienstverhältnis der Privateisenbahn-Beamten würde sehr segensreich wirken. Irgendwelche umstürzlerischen Bestrebungen sind zwar bei den Privateisenbahn-Beamten bisher noch nicht hervorgetreten. Die Leitung ihrer Organisation, des Verbandes deutscher Privateisenbahn-Beamten, hat in dieser Hinsicht einen guten Einfluss auf die Beamten ausgeübt. Indessen sind die Verhältnisse oft stärker als die Personen. Möge deshalb der Gesetzgeber rechtzeitig eingreifen, damit dem Deutschen Reiche dauernd ein tüchtiger und zufriedener Privateisenbahn-Beamtenstand gesichert bleibe.

3.

Die Eisenbahntransportgefährdung.

Ein Rückblick.

Von W. Coermann, Amtsgerichtsrat in Strassburg i. E.

Als wenige Jahre nach Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn in Preussen das Eisenbahngesetz von 1838 erlassen wurde, glaubte man dem Schutzbedürfnisse des Publikums den neuen Gefahren gegenüber dadurch genügt zu haben, dass man dem Eisenbahnunternehmer die Handhabung der Bahnpolizei nach einem vom Handelsminister zu erlassenden Reglement übertrug und ihn verpflichtete, „die Bahn nebst den Transportanstalten fortwährend in einem solchen Zustande zu erhalten, dass die Beförderung mit Sicherheit erfolgen könne". Die auffallende Erscheinung, dass ein polizeilicher Schutz als genügend erachtet wurde, obwohl man sich über den Umfang und die Bedeutung der neuen Gefahren im klaren war, erklärt sich daraus, dass vor Erlass eines Strafgesetzes eine längere Erfahrung abgewartet werden sollte. Das Reglement des Ministers, der Vorläufer der heutigen Bau- und Betriebsordnung, enthält bereits das Verbot des Anbringens von Fahrhindernissen, Fälschung von Signalen, Verstellung der Weichen, überhaupt der Vornahme aller den Betrieb störenden Handlungen, gleichwohl konnte es eine Aufgabe nicht erfüllen, deren Erfüllung im polizeilichen Wege nicht zu erreichen ist: die Erzwingung der Beachtung mit demjenigen Nachdrucke, der nur den mit öffentlichen Strafen des allgemeinen Strafrechts gestützten Gesetzen innewohnt. Diese Erfahrung führte in Preussen schon nach 2 Jahren zu einer Verordnung wegen Bestrafung der Beschädiger der Eisenbahnanlagen, deren Inhalt in das preussische Strafgesetzbuch vom 14. April 1851 (GS. S. 101) und von diesem in unser Strafgesetzbuch §§ 315, 316 überging.

Die Anlehnung und Entwickelung dieses Strafrechts aus den Erscheinungen, welche bei dem neuen Verkehrsmittel nach und nach zu Tage traten, haben eine Einzelaufzählung der zu bekämpfenden Gefahren zur Folge gehabt. Diese sollen allerdings nur soweit hier in Betracht

kommen, als sie „den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzen“, mögen sie im übrigen andere Strafgesetze verletzen oder nicht. Im Rahmen dieser „Eisenbahntransportgefährdung“ zerfallen die Strafbestimmungen in zwei Klassen, die gegen jedermann sowie die nur gegen Bahnangestellte Anwendung findenden. Die Frage der Vorsätzlichkeit oder der Fahrlässigkeit der Tat ist ebenso wie diejenige ihrer Folgen nur für die Strafausmessung von Bedeutung. Im übrigen sind die Ausdrücke in beiden Paragraphen übereinstimmend oder gleich auszulegen.

Der bei Erlass des Reichsstrafgesetzbuchs noch sichere Begriff der Eisenbahn hat durch die Ausdehnung des Kleinbahnwesens seine Sicherheit vorloren gehabt. Die Ausgestaltung der einschlägigen Vorschriften führte zur Sonderstellung der noch nicht dem öffentlichen Verkehr übergebenen Bahnen, der Privatanschlusslinien, der Dampf-, Pferde- und elektrischen Strassenbahnen, der Arbeits-, Gruben- und Waldbahnen, der Zahnrad- und Drahtseilbahnen. Es bedurfte einer ganzen Reihe von Reichsgerichtsentscheidungen, um auch diesen Bahnen gegenüber dem allgemeinen Eisenbahnbegriffe des praktischen Lebens die rechtliche Anerkennung zu verschaffen [1]). Selbst die Seilbergbahnen werden allgemein den Eisenbahnen zugezählt [2]), der Kampf betr. der Pferdebahnen kann heute nicht mehr als ein geschichtliches Interesse beanspruchen [3]). Nunmehr ist die Ruhe in der Auslegung des Eisenbahnbegriffs zurückgekehrt, die Fortschritte der Technik haben keine neuen Verkehrsmittel geschaffen, die den Anspruch auf Bezeichnung als „Eisenbahnen“ erheben könnten.

Das „In Gefahr setzen“ wird als Gefährdung bezeichnet, der damit zu verbindende Begriff ist der meist umstrittene des ganzen Eisenbahnstrafrechts geblieben. Eine Reihe von Reichsgerichtsentscheidungen [4]) geht davon aus, dass der Begriff ein rein tatsächlicher, nicht ein rechtlicher ist, ein immerhin für die Praxis bedeutungsvoller Grundsatz, da die Nachprüfung des Vorliegens einer Gefährdung damit dem obersten Gerichte entzogen ist. Die erwähnten sowie einige andere Entscheidungen des Reichsgerichts [5]) haben dann als Grunderfordernis der Gefährdung die über die Möglichkeit hinausgehende Wahrscheinlichkeit einer Schadensverursachung aufgestellt, ein Erfordernis, das in den Motiven zu den betreffenden Bestimmungen des preussischen Strafgesetzbuches seine Stütze findet, auch aus der Abschnittsüberschrift des Reichsstraf-

[1]) Vgl. in dies. Zeitschr. Bd. XI S. 273 ff.; Stenglein, Strafrechtslexikon I S. 588 f.

[2]) Reichsgericht 2. Dezember 1901 (Entsch. i. Strafs. Bd. 35 S. 12).

[3]) Dalcke Bd. XI S. 165 ff. oben.

[4]) vom 3. Februar 1884 / 25. Oktober 1888 (Rechtspr. VI 99, X 594).

[5]) vom 11. März 1884 (Entsch. i. Strafs. 10 S. 173).

gesetzbuches („Gemeingefährliche Verbrechen und Vergehen") herausgelesen werden kann. Eine allgemeine Abgrenzung von Möglichkeit und Wahrscheinlichkeit ist untunlich; für die Wahrscheinlichkeit eine Abstufung nach der Grösse der Gefahr vornehmen zu wollen, widerspräche dem Gesetze, das eine solche nicht kennt[1]). So vielgestaltig die Erscheinungen des Betriebs, so vielgestaltig sind auch die Gefahren, immer neue Erscheinungen bringen stets neue Gefahren. Die Erfahrung lehrt jedoch, wie bei bestimmten Fällen und Gruppen gleichartiger Vorkommnisse das Recht zu finden sei.

Die Beurteilung der einzelnen Handlungen im Zusammenhange mit den begleitenden Umständen lässt es erklärlich erscheinen, dass eine einzelne Tat je nach ihrer Verschiedenheit eine verschiedene Auffassung, und zwar bald als strafbare, bald als erlaubte erfährt. Das Aufdrehen einer Bremse an einem stillstehenden Wagen ist im allgemeinen nicht strafbar; es kann zur Transportgefährdung werden, wenn der Wagen auf geneigter Ebene oder auf einem hochgelegenen Bahnhofe an freier Stelle steht, von der er durch herrschenden Wind leicht auf die Durchgangsgleise getrieben werden kann[2]). Das ureigentliche Ereignisgebiet der Eisenbahntransportgefährdung sind die Bahnübergänge, ihre Ursachen die Verkehrshindernisse, die eine Entgleisung wahrscheinlich machen, bei denen m. a. W. anzunehmen ist, dass eine solche eher eintritt als nicht eintritt[3]). Da die Ingefahrsetzung den Eisenbahntransport treffen muss, genügt es nicht, wenn nur die über den Übergang verkehrenden Menschen, Tiere, Fuhrwerke usw. gefährdet werden[4]), ein Selbstmörder auf den Schienen veranlasst keine Eisenbahntransportgefährdung. Gleiches gilt, wenn ein einzelnes kleineres Tier auf einem Übergange überfahren gelassen wird, wie denn auch die Bahnen tatsächlich zu den bedeutendsten Erlegern von Wild gehören, ohne dass jemals versucht worden wäre, gegen die Jagdberechtigten wegen Duldung des Übertritts des Wildes auf das Bahngebiet vorzugehen. Bei Zusammenstössen mit Fuhrwerken, landwirtschaftlichen und anderen grösseren Gerätschaften, sowie Herden haben die Bahnverwaltungen von jeher den Standpunkt vertreten, dass eine Transportgefährdung vorliegt, einen Standpunkt, den die Gerichte durchweg gebilligt haben. Grössere Schwierigkeiten bereitete die Feststellung, wann ein solcher Schaden wahrscheinlich geworden, wenn eine Gefährdung anzunehmen war. Dass dazu nicht das Vorrücken mit einem Tross auf die Schienen selbst verlangt wird, vielmehr das Ein-

[1]) Vgl. die Entsch. zu 5.

[2]) Reichsgericht 16. Juni 1898 (Entsch. i. Strafs. 31 S. 198).

[3]) Reichsgericht 3. Februar 1884 (Rechtspr. VI 99).

[4]) Reichsgericht 25. April 1904 (in dies. Zeitschr. Bd. XXI S. 71).

dringen in denjenigen Raum genügt, der zum ungehinderten Vorbeifahren der Züge notwendig ist, liegt auf der Hand[1]). Streng genommen ist nur die Umgrenzung des lichten Raumes der Fahrlinie frei zu halten; mit Rücksicht aber auf den Luftzug, der unmittelbar daneben sich Aufhaltende in Gefahr bringt, wird ein weiterer Raum durch die Wegschranken freigehalten. Daraus ergibt sich, dass auch innerhalb der Schranken immerhin ein Raum von Gegenständen eingenommen werden kann, ohne dass dadurch eine Transportgefährdung begründet wird. Eine gewisse Bedeutung hat diese Unterscheidung in der Praxis erlangt, es ist wiederholt vorgekommen, dass Kutscher Pferde, welche die Schranken durchbrochen haben, noch innerhalb dieses Raumes zum Stehen bringen konnten, sei es, dass die Tiere sich selbst bei dem Durchbruch schwer verletzt haben, sei es, dass der Wagen in der Schranke hängen blieb. Bei der grossen Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnzüge und der Schwierigkeit, dieselben anzuhalten, liegt eine Gefährdung nicht nur dann vor, wenn ein Zug in der Nähe des Übergangs sicht- oder hörbar wird, sondern wenn sein Kommen in den nächsten Minuten zu erwarten ist. Welche Zeitspanne freizulassen ist, richtet sich nach der Art des Fuhrwerks bzw. der zu führenden Tiere. Bei den vielfachen Verkehrshemmungen, welchen derartige Trosse unterliegen, muss mit Verzögerungen gerechnet werden, zumal die Beförderung über Bahnübergänge erfahrungsgemäss stets langsamer vor sich geht als auf ganz freier Strasse[2]).

Seltener sind die Gefährdungsfälle bei Benutzung der an die Bahn anstossenden Grundstücke. Das Reichsgericht hat sich einmal mit dem Falle zu befassen gehabt[3]), dass Pferde von der nicht gegen den Bahnkörper abgeschlossenen, anschliessenden Weide auf denselben gerieten und hierbei überfahren sind. Die schweren Körper der Tiere brachten eine Entgleisung. Gefährdung durch Bauten in die Fahrbahn hinein, grenzüberschreitende Lagerungen von Holz oder ähnliches kommen bei der häufigen Streckenbegehung durch Bahnangestellte kaum vor. Gleiches gilt von Gefährdungen des Bahnkörpers durch Ausschachtung an der Grenze. Die Erfahrung zeigt, dass Gesetz und Kontrolle den notwendigen Schutz gewährleisten.

Eine Gefährdung durch falsche Zeichen oder Signale kann im allgemeinen noch nicht als vorliegend angesehen werden, wenn auf freier Strecke unbefugt das Haltezeichen gegeben wird. Dass solches fahrlässig geschehen kann, zeigt ein Fall, in dem ein unmittelbar an der

[1]) Reichsgericht 28. Dezember 1901 (Aktenzeichen D 427/00).
[2]) Reichsgericht 5. April 1894 (i. dies. Zeitschr. Bd. XI S. 89).
[3]) Am 4. März 1898 (ebenda Bd. XV S. 124).

Schranke haltender Wagen durch seine dunkelrot leuchtende Laterne (Lampion) eine Verwechslung mit dem Haltzeichen hervorgerufen hat. Auf ein unerwartetes Halten muss der Lokomotivführer stets gefasst sein, da ihn jederzeit während der Fahrt die Notbremse dazu veranlassen kann. Zur strafbaren Gefährdung sind im allgemeinen nur Fahrtsignale geeignet, die unrichtig abgegeben werden. Kaum von anderen Personen als den Bahnangestellten abgegeben, sind sie eine Haupterscheinungsform des Sonderbeamtenvergehens der Pflichtvernachlässigung der Eisenbahnangestellten.

Eine eigene Bedeutung hat der Gefährdungsbegriff beim Strassenbahnbetriebe erlangt. Die einer Strassenbahngesellschaft erteilte Genehmigung zur Einbettung der Gleise in eine öffentliche Strasse entzieht dem Raum zwischen und neben den Gleisen noch nicht die Eigenschaft eines öffentlichen Verkehrsweges. Das Fahren auf diesem Strassenteile kann mithin allein nicht schon als Eisenbahntransportgefährdung angesehen werden[1]), ebensowenig das Halten auf demselben oder so unmittelbar neben ihm, dass das Fuhrwerk in die Fahrbahn hineinragt. Die Transportgefährdung tritt erst mit dem Betriebe der Strassenbahnen ein, ein sehr starker Verkehr auf Hauptlinien in Grossstädten kann das Fahren auf den Gleisen oder neben denselben innerhalb der Strassenbahnfahrbahn als Gefährdung im Sinne des § 316 StGB. erscheinen lassen. Eine solche liegt stets vor, wenn die Fuhrwerke unmittelbar vor herankommenden Wagen der Strassenbahn die Gleise nicht freigeben, mögen sie auf denselben fahren oder sie kreuzen. Im letzteren Falle wird stets ein Abstand verlangt, der auch bei einer unerwartet eintretenden Fahrtverlangsamung ein rechtzeitiges Ausweichen ermöglicht[2]). Ein Gericht[3]) hat eine Eisenbahntransportgefährdung darin gefunden, dass der auf dem Gleis fahrende Kutscher trotz Läutens des Motorführers nicht auswich, sondern plötzlich auf den Schienen anhielt, so dass ein Zusammenstoss mit dem unmittelbar nachfolgenden Triebwagen unvermeidlich wurde. In gleicher Weise hat das Reichsgericht entschieden, als ein Kutscher unmittelbar vor einem Strassenbahnwagen so rasch an das Gleis heranfuhr, dass der Triebwagen plötzlich zum Halten gebracht werden musste. Zur Gefährdung ist nicht notwendig, dass der Betrieb der Strassenbahn im ganzen gestört werde, es genügt jede Handlung, die zur Folge hat, dass der Verkehr nicht so stattfinden kann, wie er regle-

---

[1]) Reichsgericht 28. September 1903 (JW. 1903 S. 390).
[2]) Reichsgericht 27. Oktober 1904 (JW. 1905 S. 15).
[3]) Landgericht Hannover 30. Januar 1904.

mentsmässig stattfinden soll. Dazu gehört aber die plötzliche Veranlassung des Haltens an ungewöhnlicher Stelle [1]).

Vorsatz und Fahrlässigkeit als Ursachen der Eisenbahntransportgefährdung müssen sowohl die Vornahme der gefährdenden Handlung wie auch die Ingefahrsetzung eines bestimmten Eisenbahntransports umfassen [2]); ein Ausfluss des Grundsatzes des § 59 StGB., dass straferschwerende oder überhaupt die Strafe begründende Tatumstände, die dem Täter nicht bekannt waren, diesem nicht zum Verschulden angerechnet werden können. Dass beide Begriffe — Vorsatz und Fahrlässigkeit — ein Verschulden enthalten, ist nicht ernstlich bestritten, wenn es auch bei ersterem nicht unzweideutig zum Ausdruck gebracht ist. Eger [3]) hebt treffend hervor, dass die Bestrafung nach § 315 StGB. ausgeschlossen ist, wenn jemand einen Transport zur Entgleisung bringt durch Fahrthindernisse, um das grössere Unglück des Absturzes zu verhindern. Die strafrechtliche Praxis stellt als Grundvoraussetzungen der strafrechtlichen Fahrlässigkeit auf:

1. Die Nichtanwendung der nach Sachlage vernünftigerweise vom Handelnden zu fordernden Sorgfalt [4]) und
2. die Voraussehbarkeit des Erfolges durch den Täter nach Massgabe seiner Beanlagung bei Anwendung der pflichtmässigen Sorgfalt [5]).

Ein Fortschritt des einheitlichen bürgerlichen Rechts ist die Gleichheit des Fahrlässigkeitsbegriffs in diesem mit demjenigen des Strafrechts. Eine umfangreiche Spruchpraxis zum Verkehrsrecht auf öffentlichen Wegen hat die Vorsichts- und Aufsichtspflicht jeweils der Grösse der Verkehrsgefahren angepasst [6]). Je grösser die dem Wagenverkehr sich bietenden Gefahren, um so grösser die Sorgfaltspflicht des Wagenführers! Die freie Benutzbarkeit der öffentlichen Strassen ist einerseits an die Polizeiverordnung gebunden, welche den Verkehr auf denselben und das Verhältnis des Fahr- zum Strassenbahnbetriebe regelt, andererseits an die Beschränkungen, welche sich aus der Beachtung von Leben und Eigentum anderer ergeben. Daraus ergibt sich für den Fahrenden die Pflicht, sich mit den Polizeivorschriften bekannt zu machen, ihre Nichtkenntnis schützt bei ihrer Verletzung vor Strafe nicht und enthält eine Fahrlässigkeit ebenso, wie bei Kenntnis und Nichtbeachtung. Am meisten wird wohl von Kutschern gegen die Vorschrift gefehlt, dass sie den

[1]) Reichsgericht 11. März 1897 (in dies. Zeitschr. Bd. XIV S. 147).
[2]) Reichsgericht 17. September 1895 (Stengleins Strafrechtslexikon I S. 598).
[3]) Eisenbahnrecht Bd. II S. 168.
[4]) Reichsgericht 23. März 1897.
[5]) Reichsgericht 14. März 1887.
[6]) Rassow-Küntzel, Beiträge z. Erläut. d. D. Rechts Bd. 51 S. 286 ff.

Strassenbahnwagen auszuweichen und die Fahrbahn so frei zu geben haben, dass der Verkehr ungehindert stattfinden kann. Eine fahrlässige Eisenbahntransportgefährdung ist darin zu erblicken, dass ein Kutscher seine, wenn auch ruhigen und an die Strassenbahn gewöhnten Pferde in deren unmittelbaren Nähe unbeaufsichtigt stehen lässt, da er damit rechnen muss, dass die ständig wechselnden Verkehrserscheinungen leicht auf die Pferde einwirken und diese zu einer Bewegung nach der Fahrbahn zu veranlassen[1]). Das plötzliche Hineinfahren in die Fahrbahn kann ebenso wie das nicht rechtzeitige Kreuzen derselben als fahrlässige Gefährdung strafbar sein, zur Vermeidung solcher muss der Fuhrmann seine Aufmerksamkeit nicht nur auf seine Pferde, sondern auch auf seine Umgebung, insbesondere den Strassenbahnbetrieb, richten. Dieser Pflicht hat er auf verkehrsreichen Strassen noch nicht dadurch genügt, dass er sich lediglich auf sein Gehör verlässt, da ihm in dem allgemeinen Strassenlärm sowohl das Fahrgeräusch der Strassenbahnwagen wie die Warnungsklingelzeichen der Triebwagenführer entgehen können[2]). Wegen Verletzung des § 316 StGB. ist ein Kutscher bestraft, der, obwohl er die rasche Folge der Strassenbahnwagen kannte und neben der Fahrbahn genügend Platz hatte, doch auf dem Gleis fuhr. Da er sich sagen musste, dass seine Handlungsweise leicht einen Zusammenstoss zur Folge haben konnte, erscheint sowohl die Pflichtwidrigkeit seines Handelns als auch die Voraussehbarkeit des Erfolges für ihn genügend dargetan, d. h. die Voraussetzungen seiner Fahrlässigkeit[3]). Der Umstand, dass ein Bahnübergang nicht bewacht und nicht mit Schranken bei Annäherung eines Zuges abgeschlossen ist, enthält kein Verschulden der Bahn, da eine solche Betriebseinrichtung gesetzlich vorgesehen ist, erhöht mithin die Aufmerksamkeitspflicht des Kutschers. Dieser handelt fahrlässig, wenn er mit verbundenen Ohren rückwärts auf dem Wagen sitzend die Herankunft des Zuges bei seiner Annäherung an die Gleise nicht beachtet[4]). Der betrunkene Kutscher, der seine Pferde unbeachtet weitergehen und auf den Bahndamm einbiegen lässt, ist wegen Transportgefährdung bestraft, weil er z. Z. als er den Pferden freien Lauf gab, noch zurechnungsfähig war[5]). Der Pferdebesitzer, der ohne vorherige Errichtung eines Abschlusszaunes gegen den Bahnkörper seine Tiere neben demselben hat weiden lassen und dabei nicht verhindert hat, dass sie unter einen Zug gerieten, kann sich zu seiner Entschuldigung nicht

[1]) Reichsgericht 20. Februar 1905 (in dies. Zeitschr. Bd. XXII S. 243).
[2]) Reichsgericht 20. Februar 1902 (Das Recht 1902 S. 217).
[3]) Reichsgericht 24. September 1901 (in dies. Zeitschr. Bd. XIX S. 203).
[4]) Oberlandesgericht Breslau 27. Sept. 1904 (Preuss. EisenbVerordnBl. 1905 H. 2).
[5]) Reichsgericht 23. Januar 1905 (Ztg. d. Vereins D. EisenbVerw. 1906 S. 1178).

darauf berufen, dass ihm die Bahn noch nicht den ihm zugesagten Ersatz für die Benutzungserschwerung geleistet hat. Dieses rein zivilrechtliche Verhältnis berührt die strafrechtliche Haftbarkeit nicht [1]). Dass das Durchbrechen einer geschlossenen Schranke eine Fahrlässigkeit enthält, bedarf wohl keiner Begründung [2]), eine solche ist aber noch kürzlich als vorliegend angenommen, wenn der Kutscher bei einem mit einer Schranke nicht versehenen Übergange sich nicht die vollständige Gewissheit verschafft, dass sein Gefährt dem Zusammentreffen mit einem herannahenden Zuge nicht ausgesetzt wird [3]). War jedoch die Schranke geöffnet und konnte der Wagenführer infolge einer Biegung den Zug erst zu spät wahrnehmen, so liegt eine fahrlässige Eisenbahntransportgefährdung nicht vor [4]).

Seit dem eingehenden und überzeugenden Urteile des Reichsgerichts vom 30. Oktober 1884 (Entsch. i. Strafs. Bd. 11 S. 205) sind die Meinungsverschiedenheiten geschwunden, welche die Gefährdung „des Transports" im Absatz 1 und „eines Transports" hervorgerufen haben. Der Vergleich mit den §§ 317, 318 StGB. muss zur Gleichstellung von Transportgefährdung mit Betriebsgefährdung führen, es wäre ja auch undenkbar, eine solche Gefährdung solle nur dann vorliegen, wenn der Gefährdende genau vorher den zu erwartenden Zug kannte. Der Transportbegriff umfasst dreierlei:

1. den Beförderungsgegenstand, Personen oder Sachen. Ihre Beschädigung muss durch eine gegen die Bahn gerichtete Handlung mittelbar geschehen sein, eine unmittelbare genügt nicht. Ersterer Fall liegt vor, wenn der Kutscher mit seinem Wagen die Plattform des Strassenbahnwagens derart beschädigt, dass dadurch der Fahrgast auf derselben Schaden nimmt, letzterer, wenn die Wagendeichsel nicht den Strassenbahnwagen, sondern nur den Fahrgast auf demselben trifft.

2. Die Beförderungsmittel, wenn sie in Betrieb gestellt sind und stehen. In Betracht kommen ausser den Eisenbahnwagen die Lowrys, Bahnmeisterwagen, Anhängewagen bei Strassenwagen, soweit sie zur Fortbewegung durch mechanische Kraft sich eignen.

3. Die Zugmittel: Lokomotiven, elektrische Triebwagen und ähnliche.

Die Unterscheidung ist jedoch keine scharfe, derselbe Gegenstand kann bald der einen, bald der anderen Art angehören; Lokomotiven, die nicht angeheizt sind, Wagen, die wegen Ausbesserungsbedürftigkeit unbenutzt mitlaufen, Schneepflüge sind als Beförderungsgegenstände an-

[1]) Reichsgericht 4. März 1898 (in dies. Zeitschr. Bd. XV S. 124).
[2]) Reichsgericht 5. April 1894 (in dies. Zeitschr. Bd. XI S. 89).
[3]) Reichsgericht 3. Februar 1908 (JW. 1908 S. 384).
[4]) Reichsgericht 25 April 1904 (Bl. f. Rechtsanwendung 1904 Nr. 16).

zusehen, bezüglich des auf Schienen laufenden Lastkrans hat dieses das Reichsgericht besonders ausgesprochen [1]). Dass die Beförderungsmittel zugleich Zugmittel sind, zeigt neuerdings auch der Vorortsbetrieb mancher Hauptbahnen, in weiterem Umfange derjenige der Kleinbahnen, ausschliesslich aber der Seilbahnbetrieb.

Einige Schwierigkeiten bereitete in der Praxis die Frage, wann ein Transport im Sinne der §§ 315 ff. StGB. anzunehmen ist, eine Frage, die gewisse Ähnlichkeit mit derjenigen des Betriebes im Haftpflichtrechte aufweist. Wie der „Betrieb“, so ist auch der „Transport“ ausser bei fahrenden Eisen- bzw. Strassenbahnzügen, bei Rangierbewegungen derselben sowie bei allen dem Betriebe dienenden Bewegungen einzelner Wagen anzunehmen. Bezüglich der Probefahrten der Strassenbahnen hat das Reichsgericht solches besonders ausgesprochen [2]), ebenso bezüglich einer Rangierlokomotive [3]), einzelner beim Rangieren zeitweilig aus dem Zuge ausgesetzter Güterwagen [4]), einer in Dienst gestellten, wenn auch vorübergehend in Ruhe befindlichen Lokomotive [5]). Weitere Entscheidungen führt noch Stenglein [6]) an, der einen Transport bei jedem auf den Schienen laufenden Material annimmt, das sich im Dienst befindet, also von dem Augenblicke an, in dem die Lokomotive aus dem Schuppen abfährt, in dem ein Wagen seinen Aufstellungsort für die Zeit des Nichtgebrauchs verlässt, bis zur Ausserdienststellung. Ein solcher Transport kommt allerdings nur soweit in Betracht, als er zugleich eine Betriebsgefährdung enthält [7]); eine solche liegt nicht vor, wenn ein Fuhrwerk vor einem stehenden Strassenbahnwagen das Gleis kreuzend diesen beschädigt, ohne eine Gefahr für den Betrieb zu begründen [8]).

Da die auf den Beförderungs- und Zugmitteln befindlichen Personen zum Eisenbahntransporte gehören, hat das Reichsgericht in verschiedenen Fällen von Menschenverletzungen, z. B. eines auf dem Trittbrett stehenden Schaffners [9]), eine strafbare Transportgefährdung angenommen. Dieser Schluss ist insoweit richtig, als die verletzte Person einen Einfluss auf den Transport auszuüben hatte, mag derselbe auch nur in einer Über-

---

[1]) Am 13. September 1887 (Entsch. i. Strafs. Bd. 16 S. 66).
[2]) Am 13. Juni 1904 (Bl. f. Rechtsanwendung 1905 Nr. 1).
[3]) Reichsgericht 8. Februar 1892 (Entsch. i. Strafs. Bd. 22 S. 343).
[4]) Reichsgericht 31. Januar 1884 (Rechtspr. d. RG. Bd. 6 S. 74).
[5]) Reichsgericht 24. Februar 1881 (Entsch. i. Strafs. Bd 3 S. 415).
[6]) In dies. Zeitschr. Bd. XV S. 269.
[7]) Reichsgericht 14. Nov. 1898 (Goltdammers Zeitschr. f. Strafrecht Bd. 44 S. 448).
[8]) Reichsgericht 21. April 1898 (in dies. Zeitschr. Bd. XV S. 150).
[9]) Reichsgericht 31. Januar 1884 (Entsch. d. RG. Bd. 6 S. 74).

wachung der Verkehrsordnung bestanden haben. Dass die Verletzung von Fahrgästen, wie solche gelegentlich durch Schiessen auf Züge stattfindet, hier nicht in Betracht kommt, ist bereits erwähnt.

Die übrigen Begriffsmerkmale der allgemeinen Eisenbahntransportgefährdung, „Eisenbahnanlagen", „Beförderungsmittel" usw. haben der Auslegung keine nennenswerten Schwierigkeiten bereitet, sie können daher hier übergangen werden. Um so grössere Meinungsverschiedenheiten ergab aber das im § 316 Abs. 2 StGB. begrenzte Beamtenvergehen der Eisenbahntransportgefährdung durch Pflichtvernachlässigung. Dass der im Strafrechte einzig dastehende Begriff zahlreiche oberstinstanzliche Entscheidungen hervorrufen werde, war vorauszusehen. Der Erfolg war eine umfangreiche Rechtsprechung, welche jetzt längst zu einer fast vollständigen Klärung des Begriffs geführt hat. Zur Vermeidung von Wiederholungen möchte ich hier auf meinen Aufsatz („Strafbare Pflichtvernachlässigung") in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1898 S. 487—491 verweisen; er ergibt die Reichhaltigkeit dieser Rechtsprechung. Die Pflichtvernachlässigung unterscheidet sich von der Fahrlässigkeit dadurch, dass nicht die Voraussehbarkeit der Gefährdung erfordert wird[1]), eine beiden gemeinsame Voraussetzung ist das Verschulden[2]). Die Grösse der mit dem Eisenbahnbetriebe verbundenen Gefahren stellt an alle, im Betriebe beschäftigte Personen den Anspruch der peinlichst sorgfältigen Pflichterfüllung, die nicht schon mit der Beobachtung der Dienstvorschriften betätigt ist[3]). Der Bahnbeamte hat bei der Dienstausübung in erster Linie auf die Sicherheit und dann erst auf die Pünktlichkeit und Schnelligkeit des Betriebes Bedacht zu haben, das kann ihn selbst zur Nichtbefolgung der Verordnungen und Dienstbefehle bringen[4]). Allerdings ist das nur die Ausnahme; die unmittelbare Verletzung einer allgemeinen Anordnung muss im Zweifel als strafbare Pflichtvernachlässigung angesehen werden. Für die Strafbarkeit einer Pflichtvernachlässigung ist es unerheblich, ob die Pflicht in den Dienstbestimmungen besonders vorgeschrieben ist oder nicht; der Beamte kann sich nicht darauf berufen, dass ein anderer Beamter ihm, der sich von der Freiheit eines Gleises zu überzeugen hatte, bevor er einen Zug auf dasselbe abliess, die Gleisfreiheit versicherte[5]).

---

[1]) Reichsgericht 13. Dezember 1881 (in dies. Zeitschr. Bd. II S. 84).

[2]) Reichsgericht 3. Januar 1895 (in dies. Zeitschr. Bd. XII S. 121).

[3]) Reichsgericht 12. Dezember 1902 (Das Recht 1903 S. 47).

[4]) Reichsgericht 16. Dezember 1895 (in dies. Zeitschr. Bd. XII S. 219).

[5]) Reichsgericht 23. Juni 1902 (JW. 1902 S. 521), 12. Februar 1903 und 11. März 1904 (in dies. Zeitschr. Bd. XX S. 247 und 352).

In den letzten Jahren hat sich die Rechtsprechung mehr der Pflichtvernachlässigung der Motorführer der elektrischen Strassenbahnen zuzuwenden gehabt. Wenn auch die Verkehrssicherheit nicht ein Anhalten in allen Fällen erfordert, wenn Personen sich den Strassenbahnwagen oder diese sich ihnen nähern, — ein ordnungsmässiger Strassenbahnbetrieb wäre dann unmöglich — da der Motorführer von den Menschen erwarten kann, dass sie auch ihrerseits die ihnen obliegende Verkehrssorgfalt aufwenden und rechtzeitig ausweichen [1]), so hat er doch stets den Zug so in der Gewalt zu behalten, dass er bei unvermeidlichem Zusammenstosse auf eine kurze Strecke halten kann. Welche Massnahmen er im Falle ernster drohender Gefahr zu ergreifen hat, richtet sich nach den Tatumständen, das Unterlassen des vorgeschriebenen Klingelns kann nicht als Pflichtverletzung angesehen werden, wenn es durch das nach Sachlage wirksamer erscheinende Bremsen unmöglich gemacht war [2]).

Der Rückblick auf die Erfolge der Rechtsprechung zeigt, dass dieselbe es verstanden hat, anfangs fast unüberwindlich erscheinende Schwierigkeiten in der Auslegung der Bestimmungen zu lösen, die bei der Neuheit und Unbegrenztheit ihrer Begriffe die widerstreitendsten Auslegungen bei Gelehrten und Praktikern gefunden haben. Die anfangs von den Strassenbahnverwaltungen so schwer empfundene Härte in der Ausdehnung der §§ 315, 316 StGB. auf ihre Betriebe muss jetzt durch die Auslegung der Gerichte als beseitigt angesehen werden, und auch die Beamten haben sich zufrieden gegeben, nachdem das Gesetz vom 27. Dezember 1899 [3]) statt der Freiheitsstrafe in leichteren Fällen Geldstrafe zugelassen hat.

[1]) Reichsgericht 22. Jan. 1903 (JW. 1903 S. 103), 27. April 1904 (Elektr. Bahnen und Betriebe 1906 S. 414) und Oberlandesgericht Köln 11. Juli 1905 (Rhein.-Westf. Zeitg. vom 5. September 1905).

[2]) Reichsgericht 22. Dezember 1888 (Elektr. Bahnen und Betriebe 1906 S. 414).

[3]) Vgl. Gorden in dies. Zeitschr. Bd. XVI S. 368 ff.

4.

Eigenes Verschulden.

Von Ernst Dronke, Landgerichtsdirektor in Köln.

Obwohl der Ausdruck „eigenes Verschulden“ in unserer Rechtssprache seit langem fest eingebürgert ist und ohne jedes Bedenken allgemein angewendet wird, so enthält er doch keineswegs, wie man hiernach annehmen sollte, einen klar umrissenen, bestimmt feststehenden und allgemein anerkannten Rechtsbegriff von sicherem und gegebenem Inhalt. Im Gegenteil zeigt ein Blick in die Lehrbücher des neuen Reichsrechts, dass man zwar heute der Lehre vom „eigenen Verschulden“ eine eigene Darstellung in besonderen Abschnitten widmet, während man früher nur einiger einschlägigen Sätze bei der Darstellung der Schadensersatzpflicht kurz Erwähnung tat und von einer besonderen Lehre keine Rede war; mit dem eingehenderen Vortrag zeigen sich aber sofort die Abweichungen und Meinungsverschiedenheiten, ja, vollständig entgegengesetzte Auffassungen, und man sieht, dass der Begriff „eigenes Verschulden“ nach seinem rechtlichen Wesen und Inhalt bisher überhaupt noch nicht erkannt war. Mit dem Beginn einer eingehenderen Darstellung entsteht erst eine wirkliche Lehre vom eigenen Verschulden, erst jetzt gelangt man zu Versuchen einer genauen Bestimmung dieses Rechtsbegriffs, ohne dass sich die Rechtslehre, weder die wissenschaftliche noch die anwendende, bis heute auf eine befriedigende und brauchbare Begriffsbestimmung geeinigt hat.

Schon an Vorarbeiten fehlt es, nur Einzelzüge hat im wesentlichen die bisherige Rechtsentwickelung geliefert, die der Zusammenfügung zu einem einheitlichen und abgerundeten Gesamtbilde noch harren. Zwar gebraucht schon Pomponius[1]) mit den Worten „culpa sua“ wörtlich den heutigen Ausdruck, um die Verneinung eines (ersatzfähigen) Schadens zu begründen; aber bis auf Windscheid und Dernburg ist das ge-

[1]) L. 203 Dig. 50, 17: „Quod quis ex culpa sua damnum sentit, non intellegitur damnum sentire“.

meine Recht nicht über eine Abwägung des Masses des beiderseitigen Verschuldens, des Schädigers und des Verletzten hinausgekommen. In demselben Gleise bewegt sich die verständige, nach gewohnter Art kasuistische Regelung des ALR. (§§ 18 ff. I 6). Das französische Recht legte, namentlich in seiner deutschen Entwickelung, das Schwergewicht auf die Frage des ursächlichen Zusammenhanges und untersuchte demnach, wessen Verschulden die eigentlich wirkende und damit die rechtlich allein erhebliche Ursache des eingetretenen Schadens war. Das RHaftpflG. vom 7. Juni 1871 führte das „eigene Verschulden" in die Gesetzessprache [1]) ein und zeitigte eine Fülle lehrreicher Erkenntnisse und für die Erkenntnis wertvoller Einzelfälle; eine zusammenfassende einheitliche Begriffsbestimmung hinderte indessen schon die Verschiedenheit der Landesrechte, innerhalb deren dies reichsrechtliche Sondergesetz mit mehr oder weniger bewusster Anlehnung an ihre Grundanschauungen zur Anwendung kam. Das BGB. endlich bedient sich des Ausdrucks „eigenes Verschulden" nur an einer Stelle, im § 278: „Der Schuldner hat ein Verschulden seines gesetzlichen Vertreters und der Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit bedient, in gleichem Umfange zu vertreten, wie eigenes Verschulden". Der Sinn des Ausdrucks ist hier zweifellos das persönliche Verschulden des Vertretenen im Gegensatz zu dem seiner Vertreter, also wenigstens zunächst ein anderer als bei Pomponius und im HaftpflG. Ob nicht aber die Redaktionskommission des zweiten Entwurfs [2]), als sie zur Bezeichnung des persönlichen Verschuldens diesen gangbaren und eingebürgerten Ausdruck wählte, von einem feinen Sprach- und Rechtsgefühl geleitet war und ohne gesetzgeberische Absicht durch die andersartige Verwendung des Ausdrucks eine bestimmte Färbung seines Rechtsinhalts in ein neues Licht gerückt hat, das zur Aufhellung förderlichst beitragen kann? Ich glaube wohl.

Der neue Anstoss, den die Lehre vom eigenen Verschulden durch das BGB. erhalten hat, ist allerdings nicht vom § 278 ausgegangen, sondern vom § 254: „Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt". Das „Verschulden des Beschädigten" des § 254 ist tatsächlich und rechtlich das nämliche, wie das „eigene Verschulden" des § 1 HaftpflG., für die Auslegung und Anwendung des Begriffes werden daher die beiden Vorschriften wechsel-

[1]) Vgl. ferner § 6 RPostG. vom 28. Oktober 1871; das preuss. EisenbG. vom 3. November 1838 hatte von „eigener Schuld" des Beschädigten gesprochen.

[2]) Im § 224 Entw. I war die Bezeichnung noch nicht enthalten; auch auf einem Beschlusse der zweiten Kommission selbst beruht sie, soweit die Protokolle ersehen lassen, nicht.

seitig mit Erfolg herangezogen, und zwar unabhängig davon, dass das Reichsgericht von Anfang an und in ständiger Rechtsprechung den § 254 BGB. auch im übrigen in Haftpflichtsachen anwendet. Diese letztere Frage mag daher hier auf sich beruhen. Auch wenn man der Anwendung der Schadenverteilung im Bereiche des HaftpflG. nicht zustimmt[1]), kann und muss man die Gleichheit des Begriffes „eigenes Verschulden" anerkennen; und sogar von der ganz strengen Auffassung aus, dass zur Auslegung und namentlich zur Abgrenzung dessen, was nach der sonderrechtlichen Regelung des HaftpflG. von 1871 als „eigenes Verschulden" anzusehen ist, die Vorschriften und Grundsätze des jüngeren allgemeinen Rechtes des BGB. jedenfalls nicht als solche massgebend herangezogen werden können, selbst dann wird man doch die innere Richtigkeit und die wissenschaftliche Beweiskraft der Betrachtungsweise, der Grundlagen für die Begriffsbestimmung und der Auslegungsergebnisse bei dem „eigenen Verschulden" nach BGB. auch für das „eigene Verschulden" nach HaftpflG. gelten lassen müssen.

Bei der nunmehr einsetzenden systematischen Ergründung und Erläuterung des Rechtsstoffes des BGB. zeigte sich alsbald eine Schwierigkeit. Jedes Verschulden enthält notwendig die Übertretung eines Pflichtgebots, jedes rechtliche Verschulden also die Verletzung einer Rechtsvorschrift. Ein Verbot, sich selbst zu schädigen, kennt aber die Rechtsordnung im allgemeinen nicht, es besteht keine gesetzliche oder sonstige Rechtspflicht, seine eigenen Güter und Interessen unversehrt zu erhalten. Wo steckt also das Verschulden im Rechtssinne, wenn die Verletzung oder Schädigung einer Person auf deren eigenes Verhalten zurückzuführen ist, wenn bei der Entstehung eines Schadens ein Verschulden des Beschädigten selbst mitgewirkt hat? Kann man daher überhaupt von einem „eigenen Verschulden" im eigentlichen und wahren Sinne reden? Nein, sagt die Rechtslehre, und zwar soweit ich sehe, einstimmig[2]). „Der Begriff dieses Verschuldens ist nicht im streng juristischen Sinne als Eingriff in eine fremde Rechtssphäre zu nehmen", sagt Staudinger-Kuhlenbeck (Bem. 2c zu § 254). Weitaus die Mehrzahl der Ausleger hilft sich damit, dass der Ausdruck „Verschulden" nicht

[1]) So allerdings die überwiegende Mehrzahl der Schriftsteller, m. E. mit Unrecht; zuzugeben ist nur, dass die reichsgerichtliche Rechtsprechung in der Tat eine Abänderung des HaftpflG. darstellt, und zwar eine grundlegende und recht weittragende.

[2]) Wenigstens, soweit sie die Frage überhaupt aufwirft. Eine Bejahung der Frage habe ich jedenfalls nirgends gefunden. Auch mit dem Satze, dass schlechthin jede rechtlich bedeutsame Handlung eines Menschen ein Eingreifen in die Rechtssphäre eines andern enthalte, kann ein eigenes „Verschulden" in den Fällen der Selbstschädigung nicht begründet werden.

den sonst ihm innewohnenden, feststehenden Begriffsinhalt habe, sondern in einem „uneigentlichen“, „nicht technischen“, in einem „weiteren verkehrsmässigen“ Sinne zu verstehen, dass ein „unvernünftiges Verhalten“ des Beschädigten gemeint oder gar, dass „Verschulden“ hier mit „Verursachung“ einfach gleichbedeutend sei. Eine Sonderstellung nimmt nur Zitelmann ein (Das Recht des BGB. I 152 f., 166 ff.), indem zwar auch er „eine Erweiterung des Begriffes über seinen ursprünglichen Anwendungskreis hinaus“ annimmt, aber die Selbstschädigung als ein „Verschulden gegen sich selbst“ auffasst, indem ein derartiges, den Handelnden selbst schädigendes Verhalten zwar eine Rechtspflicht zum Andershandeln, die nicht besteht, auch nicht verletze, aber immerhin aus anderen Gründen vom Rechte „gemissbilligt“ werde; diese Missbilligung geht aber stets vom eigenen Interessenstandpunkt des Geschädigten aus, so dass auch bei Annahme eines „Verschuldens gegen sich selbst“ der Begriff „Verschulden“ mindestens nur in einem übertragenen („ausgeweiteten“ sagt Zitelmann selbst) Sinne angewendet wäre.

Wie stimmt es nun damit zusammen, dass, wie gleichfalls allgemein gelehrt wird, auch bei diesem uneigentlichen, verkehrsmässigen, ausgeweiteten Verschulden die beiden hergebrachten Schuldformen Platz greifen sollen? Gegen wen richtet sich der Vorsatz bei „unvernünftigem Verhalten“ eines Beschädigten, inwiefern verletzt derjenige, für den keine Rechtspflicht zum Andershandeln besteht, die im Verkehr erforderliche Sorgfalt und handelt deshalb fahrlässig (§ 276 BGB.)? Wie viel näher liegt es doch, anzunehmen, dass das natürliche Rechtsempfinden, der ungezwungene Sprachgebrauch, dass das Gesetz selbst, wenn sie von „Verschulden“ sprechen, einem ganz unzweideutigen und allgemein bekannten und verstandenen Rechtsbegriff, dass sie dann auch ein wahres und wirkliches Verschulden meinen und nicht ein uneigentliches oder ein künstlich erweitertes oder gar etwas ganz anderes wie ein Verschulden! In der Tat, so ist es auch, und der durch das „eigene Verschulden“ des Beschädigten in seinem Rechte Verletzte, derjenige, dem gegenüber Vorsatz oder Fahrlässigkeit des Beschädigten vorliegen müssen, damit von dessen „eigenem Verschulden“ die Rede sein kann, ist kein anderer, als der ursprüngliche Schädiger selbst, der haftpflichtige Urheber des eingetretenen Schadens, der Schuldner der Ersatzverbindlichkeit. „Eigenes Verschulden“ ist Gläubigerverschulden und nichts anderes.

Diese Erkenntnis zu vermitteln und aus dem gesetzten Rechte schlüssig zu begründen, ist eine bedeutsame Wirkung des § 254 Abs. 2 BGB. Hier sind klipp und klar dem Schadensgläubiger seinem Schuldner gegenüber bestimmte Pflichten als Rechtspflichten ausdrücklich auferlegt:

die Pflicht, den entstehenden Schaden nach Möglichkeit abzuwenden oder zu mindern, und die Pflicht, den Schuldner auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens aufmerksam zu machen. Dass es sich hier um wirkliche Rechtspflichten handelt, ergeben Wortlaut und Entstehungsgeschichte der Vorschrift, es ist vom RG., wenn auch zunächst zögerud (JW. 1903 Beil. 67), dann aber bestimmt anerkannt (RGZ. 55, 329 ff.), in der Rechtslehre wird es nirgends bezweifelt[1]). Das Bedeutsame und für die Erkenntnis Weittragende der Vorschrift liegt aber nicht darin, dass dem Schadensgläubiger gerade jene beiden Verpflichtungen, sondern dass ihm überhaupt Rechtspflichten gegenüber seinem Schuldner auferlegt sind, deren Verletzung er im Verhältnis zu seinem Schuldner selbst zu vertreten hat. Das ist neu, zwar nicht der Sache, aber der Form nach. Unerkannt und unausgesprochen liegt der Gedanke ja dem Grundsatze der anspruchvernichtenden Wirkung des „eigenen Verschuldens" von Anfang an zugrunde, mehr und mehr trat er hervor in der neuen Rechtsprechung und dem Schrifttum, namentlich zum HaftpflG.; dem BGB. aber war es vorbehalten, die bisher nach Billigkeit und Üblichkeit, nach der Verkehrssitte und nach Treu und Glauben angenommenen und bemessenen Anforderungen an den Schadensgläubiger durch Aufnahme in das gesetzte Recht und durch Androhung von Rechtsnachteilen für Zuwiderhandlungen in aller Form und unanfechtbar zu rechtlichen Verbindlichkeiten, zu einer Leistungsschuld des Gläubigers zu erklären. Damit tritt aber das Verhältnis zwischen Schadensgläubiger und Ersatzschuldner nicht bloss hinsichtlich der beiden im § 254 Abs. 2 BGB. einzeln benannten Gläubigerverbindlichkeiten, sondern im ganzen in eine neue, in die richtige Beleuchtung. Auch der Entschädigungsschuldner steht seinem Gläubiger nicht schutz- und rechtlos als ein einem schrankenlosen Forderungsrechte Unterworfener gegenüber. Jedes Schuldverhältnis ist ein Rechts- und kein Gewaltverhältnis, die Stellung des Schuldners nicht minder wie die des Gläubigers ist eine Rechtsstellung, die vom Rechte geordnet und nötigenfalls dieser Ordnung entsprechend geschützt wird, die also die Keime zu Ansprüchen und Befugnissen des Schuldners gegenüber dem Gläubiger in sich birgt. In diesem Sinne ist jedes Schuldverhältnis ein wechselseitiges Rechtsverhältnis, auch wenn die Berechtigungen der Hauptsache nach nur auf der einen, der Gläubigerseite, liegen und beim Schuldner häufig kaum oder gar nicht hervortreten. Ohne weiteres klar ist dies bei den vertraglichen Schuldverhältnissen, auch aus sogenannten einseitigen Ver-

---

[1]) Der Kürze halber darf ich hier wohl auf meine Ausführungen in den EisenbE. Bd. XXII 93 ff. verweisen.

trägen, nichts anderes gilt aber auch bei den Schuldverhältnissen, die ohne Vertrag aus bestimmten Zuständen entspringen, die nur auf positiver Gesetzesvorschrift beruhen und endlich auch bei denen, die eine unerlaubte Handlung zum Grunde haben. Auch der Vergehensschuldner hat Schutzrechte, z. B. darf auch gegen ihn der Ersatzanspruch (z. B. auf Wiederherstellung eines Zustandes) nicht lediglich zu dem Zwecke, nunmehr ihm selbst Schaden zuzufügen, geltend gemacht werden (§ 226 BGB.), auch seine Ersatzpflicht ist beschränkt durch seinen eigenen Notbedarf (§§ 811, 850 ZPO.), auch ihm gegenüber hat der Gläubiger die Rechtspflichten des § 254 Abs. 2 BGB. Stehen aber grundsätzlich bei jedem Schuldverhältnisse beiden Parteien Rechte gegeneinander zu, so ist auch stets für jede Partei die Möglichkeit einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Verletzung der gegnerischen Rechte, also eines wahren und echten Verschuldens gegeben, und dies Verschulden der einen Partei eines Schuldverhältnisses gegenüber der Gegenpartei ist ihr „eigenes Verschulden". Hieran klingt es an, wenn im § 278 das persönliche Verschulden des Erfüllungsschuldners der Gegenpartei gegenüber gleichfalls als eigenes Verschulden bezeichnet ist (vgl. oben S. 34), sein eigentliches und ureigenes Gebiet aber findet der Begriff bei der Beurteilung des Verhaltens des Gläubigers gegenüber dem Schuldner, bei dem Gläubigerverschulden.

Als Ergebnis dieser Betrachtung und zugleich als Leitsatz für die weitere Erörterung und die praktische Anwendung lässt sich mithin der Satz aufstellen: Eigenes Verschulden im Sinne des BGB. und des HaftpflG. trifft denjenigen Schadensgläubiger, der vorsätzlich oder fahrlässig Rechte seines Schuldners verletzt. Was ist mit diesem Satze gewonnen? Viel und wenig. Viel, insoweit jeder Fortschritt in der Erkenntnis und systematischen Erfassung und Einordnung einer Gesetzesvorschrift schon an sich ein Gewinn ist, nicht zu mindest für den rechtsanwendenden Praktiker; viel auch, weil die gewonnene Begriffsbestimmung den schwankenden Boden des „uneigentlichen" und „nicht technischen" Verschuldens verlässt und der ganzen Lehre vom eigenen Verschulden eine feste Grundlage und Richtschnur gibt, auch die Ergebnisse der bisherigen Verschuldenslehre unmittelbar zu verwerten gestattet. Mehr aber einstweilen auch wohl nicht. Denn sofort mit der Annahme des aufgestellten Satzes erwächst die neue Aufgabe, die vom Gläubiger bei Meidung eigenen Verschuldens zu achtenden und zu wahrenden Schuldnerrechte nun auch genau zu bestimmen. Wie auf allen anderen menschlichen Wissensgebieten verschiebt also auch hier die fortschreitende Erkenntnis nur die Fragestellung. Die Frage nach einer zutreffenden und brauchbaren Darstellung der Schuldnerrechte

kann aber hier nur aufgeworfen, nicht gelöst werden. Sie beantwortet sich naturgemäss verschieden, je nach der Art des Schuldverhältnisses, denn die einzige unmittelbar anwendbare gesetzliche Vorschrift des § 242 BGB., dass der hier als Schuldner anzusehende Gläubiger (so besonders auch RG. 55, 331) seine Gläubigerschuld so zu erfüllen hat, wie Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte es erfordern, bringt es ohne weiteres mit sich, dass Mass und Umfang der Schuldnerrechte und Gläubigerpflichten von dem Schuldgrunde des Schuldverhältnisses ganz wesentlich beeinflusst werden. Die Verkehrssitte legt z. B. mit Recht einem Vertragsgläubiger ein viel höheres Mass von Rücksicht auf den Schuldner auf, als dem widerrechtlich Geschädigten, nach Treu und Glauben kann der ohne Verschulden Ersatzpflichtige grössere Sorgfalt bei der Schadensverhütung von dem Verletzten verlangen, als der fahrlässige oder gar der vorsätzliche Schädiger. Eine dankbare Aufgabe wird es sein, die reiche Fülle der ergangenen Entscheidungen, vor allem zum HaftpflG., von diesem Gesichtspunkte aus zu ordnen und zu sichten, um aus den Fällen, in denen bisher eigenes Verschulden angenommen worden ist, zu ersehen, welche Pflichten die Rechtsprechung dem Schadensgläubiger auferlegt, welches Verhalten sie mit Rechtszwang von ihm erwartet. Besonders fruchtbar wird für eine Untersuchung der Schuldnerrechte die Verwertung der deutschrechtlichen Auffassung des Schuldverhältnisses als eines genossenschaftlichen sein (vgl. Kohler, Bürgerl. Recht II 137 f.). Notwendig ist aber eine bestimmte Schulmeinung für die Annahme eines wechselseitigen Rechtsverhältnisses zwischen Schuldner und Gläubiger nicht, ebenso wie der heute auch in der Rechtslehre beliebte Tropfen sozialen Öles vielleicht zwar dem einen oder anderen die Erkenntnis von der Rechtsstellung des Schuldners und dem Vorhandensein seiner Rechte erleichtert, diese aber doch nicht erst schafft. Schon die „sua culpa“ des Pomponius richtet, wenn auch nicht bewusst, vermöge der Anwendung des Schuldbegriffs ihre Spitze gegen die Gegenpartei des Schuldverhältnisses, gegen den ohne jene culpa haftbaren und nur durch sie entlasteten Ersatzschuldner. Die Frage, auf welches Verhalten seines Gläubigers der Schuldner im Einzelfalle rechtlich einen Anspruch erheben kann, zu welchen Massnahmen der durch irgend ein vertretbares schädigendes Ereignis Verletzte dem an sich Haftpflichtigen gegenüber verbunden ist, muss bei der einen, wie bei der andern Grundrichtung der Rechtsanschauung den Ausgangspunkt bilden, von dem aus unter Berücksichtigung aller Umstände nach freiem, aber begründetem Ermessen die Feststellung zu treffen ist, ob ein eigenes Verschulden des Beschädigten gegeben ist oder nicht [1]).

[1]) Den Versuch einer genaueren Umreissung der Gläubigerpflichten für einen

Dreierlei möchte ich hierbei noch hervorheben. Einmal ist, wie ich gleichfalls schon an anderer Stelle (a. a. O. 211 ff.) betonte, nicht nur objektiv der Umfang der Gläubigerverbindlichkeit je nach dem Grunde seines Ersatzanspruchs verschieden, sondern ausserdem auch subjektiv das Mass von Sorgfalt, das er der Verkehrssitte nach seinem Schuldner gegenüber aufzuwenden hat. Auch bei Annahme einer Gläubigerpflicht bestimmten Inhalts und eines objektiven Zuwiderhandelns gegen diese Pflicht braucht ein Verschulden immer noch nicht vorzuliegen. Dies ist vielmehr stets noch besonders zu prüfen und festzustellen, und zwar darf regelmässig davon ausgegangen werden, dass niemand einem widerrechtlichen Schädiger gegenüber zu grösserer Sorgfalt verpflichtet ist, als er sie in eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflegt. Von besonderer Bedeutung für die Annahme eines eigenen Verschuldens kann der Umstand sein, ob der Beschädigte eine vertragliche, aber auch eine gesetzliche oder polizeiliche Vorschrift verletzt hat. Nicht nur aus Gehorsam und als Untertan, sondern als Verkehrs- und Rechtsgenosse und im Interesse seiner Mitbürger einschliesslich seines Schuldners hat jedermann die erlassenen Vorschriften zu befolgen. Wer ihnen zuwiderhandelt, verfehlt sich je nach Lage der Sache auch gegenüber seinem Schuldner und entlastet ihn durch eigenes Verschulden. Es erscheint der Erwähnung wert, dass in diesem Sinn und Zusammenhang die Betriebsordnungen und bahnpolizeilichen Vorschriften als Schutzgesetze zum Schutze des Eisenbahnunternehmers im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB. angesehen werden können.

Zweitens erleichtert die hier gegebene Begriffsbestimmung ein scharfes Auseinanderhalten der Begriffe Verschulden und Verursachung. Damit soll der Frage nicht vorgegriffen sein, ob bei der Erwägung der die Schadenverteilung bestimmenden Umstände (§ 254 Abs. 1 BGB.) nicht auch der Grad der (beiderseitigen) Verschuldung in Rücksicht gezogen werden darf. Folgt man dieser weitverbreiteten Meinung, so darf doch keine Vermengung der Schuldfrage mit der des ursächlichen Zusammenhanges eintreten, vielmehr muss jede für sich klar gestellt und beantwortet werden, und dann erst mag neben den anderen Umständen auch der Tatsache, ob das Verschulden des Schädigers oder das eigene Verschulden des Beschädigten das schwerere war, in geeigneter Weise Rechnung getragen werden.

Von ganz besonderem Interesse dünkt mich endlich folgende Frage. Ganz unverkennbar geht die Rechtsprechung darauf hinaus, den Begriff

---

einzelnen Fall vgl. in meiner Abhandlung: „Über die Pflicht eines Verletzten, sich ärztlicher Behandlung zu unterziehen" in EisenbE. Bd. XXII 90 ff., besonders 97 ff.

der unerlaubten Handlung und damit des Verschuldens im zivilrechtlichen Sinne dahin zu erweitern, dass auch die Fälle einer Schadenshaftung ohne Verschulden darunter mitzuverstehen sind. Dann ist aber die Folgerung unabweislich, dass ein Tatbestand, der auf seiten des Haftpflichtigen „Verschulden“ ist, auch beim Beschädigten als Verschulden, als „eigenes Verschulden“ angesehen werden muss, und diese Folgerung hat das RG. denn auch neuerdings (Urt. vom 21. November 1907, RGZ. 67, 120) für einen Fall des § 833 BGB. ganz ausdrücklich gezogen. Ist es aber eigenes Verschulden des Beschädigten nicht bloss, wenn er vorsätzlich oder fahrlässig ein Schuldnerrecht verletzt, sondern auch wenn er ein Tier hält, das bei der Entstehung des Schadens mitwirkt, so ist es nicht folgerichtig und auf die Dauer nicht haltbar, für die anderen Fälle der Schadenshaftung ohne Verschulden, wenn ihr Tatbestand auf der Gläubigerseite vorliegt, ein eigenes Verschulden in diesem erweiterten Sinne zu verneinen. „Eigenes Verschulden“ im Sinne des § 254 BGB. wird also beispielsweise auch dann anzunehmen sein, wenn der Geschädigte, der den Schaden mitverursacht hat, zwar wegen Unzurechnungsfähigkeit oder jugendlichen Alters nicht verantwortlich ist, wenn aber die Billigkeit nach den Umständen eine Schadenverteilung erfordert (§ 829 BGB.), oder wenn bei der Verursachung eines Schadens widerrechtliches Verhalten eines Angestellten des Beschädigten mitgewirkt hat (§ 831). Weiter in Frage können kommen die §§ 832, 835, 836—838 BGB. Vor allem aber liegt in diesem Sinne eigenes Verschulden eines durch einen Dritten geschädigten Eisenbahnunternehmers vor, wenn das schädigende Ereignis sich bei ihm als Betriebsunfall darstellt. Eigenes Verschulden des Gläubigers ist also, wenn diese Rechtsentwickelung standhält, nicht nur die vorsätzliche und fahrlässige Verletzung von Schuldnerrechten, sondern auch jede andere bei seiner Schädigung mitwirkende Ursache, die, für sich allein betrachtet, einen der zivilrechtlichen Haftungsgründe enthalten würde. Was bei Schädigung Dritter unerlaubte Handlung (in jenem erweiterten Sinne) ist, ist bei Selbstschädigung eigenes Verschulden. Eigenes Verschulden, wohlgemerkt, zunächst nur im Sinne und im Anwendungsbereiche des § 254 BGB. und des heutigen allgemeinen Rechtes, nicht aber ohne weiteres auch nach § 1 HaftpflG. Noch behauptet wenigstens in dieser Hinsicht das HaftpflG. seine Sonderstellung, noch lehnt die Rechtslehre (vgl. Eger zu § 1 a. a. O.) einmütig jede nicht aus dem HaftpflG. selbst hergeleitete Erweiterung des Begriffes „eigenes Verschulden“ ab. Aber der vereinheitlichende Zug der neuesten Rechtsprechung nach Reichsrecht will, wie es scheint, nicht Halt machen vor sondergesetzlichen Rechten, die früher in der Zeit der Rechtszersplitterung Berechtigung zu selbständigem

Dasein hatten, diese Berechtigung aber den dem ganzen Reichsrechte gemeinsamen allgemeinen Grundsätzen gegenüber verloren haben. Schon erwägt das Reichsgericht sogar den bisher abgelehnten Einbruch des allgemeinen bürgerlichen Rechts in das Gebiet des preussischen Landes-Eisenbahnrechtes in Gestalt einer Anwendung des § 254 BGB. auf den § 25 preuss. EisenbG. vom 3. November 1838 (RGZ. 66, 405). Und so glaube ich, dass auch der hier entwickelte Begriff des eigenen Verschuldens im weitesten Sinne, wenn er im folgerechten Verlauf der bisherigen Rechtsentwickelung sich klar durchgesetzt hat, auch das Gebiet des Haftpflichtrechtes erobern wird. Zwar ist dies nur möglich durch die tatsächlich rechtsändernde und Recht schaffende Macht des höchsten Richteramtes, aber ich zweifle nicht, dass das Reichsgericht den mit Erfolg betretenen Weg auch zu Ende gehen wird, meiner Überzeugung nach dem Rechtsempfinden und dem Rechtsbedürfnisse der Allgemeinheit entsprechend und zum besten.

5.

Kann eine Eisenbahngesellschaft als Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Rücksicht auf § 5 RHaftpflG. (§ 471 HGB.) gegründet werden?

Von Dr. Gerhard Eger, Kammergerichtsreferendar in Berlin.

Zu den Gegenständen, die in der juristischen Literatur der letzten Jahrzehnte eine bedeutende Rolle gespielt und in immer steigendem Masse auch in die Gesetzgebung Eingang gefunden haben, gehört die Frage, wie die Haftpflicht des Eisenbahnbetriebsunternehmers für Beschädigung von Personen bei Ausführung seiner vertraglich übernommenen Verpflichtung zur Beförderung im Vergleich zu der Haftpflicht eines sonstigen Schuldners, insbesondere eines gewöhnlichen Betriebsunternehmers zu normieren sei. Dass die Haftpflicht des Eisenbahnbetriebsunternehmers eine gesteigerte sein müsse, rechtfertigte sich namentlich aus zwei Umständen: aus der erhöhten Gefährlichkeit einerseits, sowie anderseits aus der für fast jedermann bestehenden Notwendigkeit, derartige Beförderungsverträge mit Eisenbahnbetriebsunternehmern einzugehen, während der Abschluss sonstiger Verträge in weit höherem Grade in das freie Belieben gestellt ist. Es kam ferner in Betracht, dass durch den Eisenbahnbetrieb auch Personen in hohem Grade gefährdet werden, die mit der Eisenbahn in keinerlei Vertragsverhältnis stehen, jedoch aus irgend welchen Gründen genötigt sind, mit der Bahn, etwa durch Betreten des Bahnkörpers, in Berührung zu treten. Derartigen Erwägungen hat sich die moderne Gesetzgebung nicht verschlossen und, nachdem bereits verschärfte Bestimmungen für den Gütertransport durch das preuss. EisenbG. von 1838 und das ADHGB. getroffen worden waren, auch der körperlichen Integrität den wünschenswerten Schutz im RHaftpflG. dadurch zugebilligt, dass sie den Betriebsunternehmer schlechthin für haftbar erklärt, es sei denn, dass er den Nachweis führt, dass eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten oder höhere Gewalt den Unfall herbeigeführt haben.

Dieser ausgedehnte Schutz erscheint indessen durch die neueste Handelsgesetzgebung wieder bis zu einem gewissen Grade illusorisch gemacht. Der Betriebsunternehmer kann sich zwar nicht von der Not-

wendigkeit des Nachweises befreien, dass eigenes Verschulden oder höhere Gewalt vorgelegen habe, er kann aber die nach Wortlaut und Zweck des RHaftpflG. sein ganzes Vermögen uneingeschränkt ergreifende Haftpflicht dadurch herabmindern, dass er sich mit einer anderen Person gemäss dem Gesetz betr. Gesellschaften mit beschränkter Haftung vom 20. April 1892 zu einer G. m. b. H. zum Zwecke des Eisenbahnbetriebes zusammenschliesst. Dadurch entzieht er einen Teil seines Privatvermögens der Haftung; denn für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft haftet nach § 13_2 des Ges. betr. G. m. b. H. nur das Gesellschaftsvermögen, dessen Betrag gemäss § 51 die Summe von 20000 M. nicht zu übersteigen braucht. Diese Summe kann im Vergleich zu den Privatmitteln der Mitglieder sehr unbedeutend sein und wird in Haftpflichtfällen, bei denen es sich gewöhnlich um hoch zu beziffernde Schadensbeträge handelt, häufig bei weitem nicht ausreichen. Die Entstehung der Gesellschaft ist nur von den nicht sehr umständlichen und unschwer zu erfüllenden Voraussetzungen der §§ 1—12 des Ges. betr. G. m. b. H. abhängig. Es ist sogar denkbar, dass der Gesellschaftsvertrag lediglich der Form halber mit einem einzigen Mitgesellschafter abgeschlossen wird, und der andere Gesellschafter dessen Geschäftsanteil nach Entstehung der Gesellschaft übernimmt. Dies wird von Staub[1]) sowie vom Reichsgericht[2]) ausdrücklich für zulässig erklärt; in diesem Falle würde also dem Geschädigten in Wahrheit eine Einzelperson, die nur mit einem Teile ihres Vermögens haftet, gegenüberstehen. Zieht man dies in Erwägung, so wäre es verständlich, wenn das geltende Reichsrecht — das landesrechtliche Erfordernis der Konzessionierung, welche einem Unternehmen von nicht mehr als 20000 M. Betriebskapital selbstverständlich nicht erteilt werden würde, bleibe vorläufig ausser Betracht — Bestimmungen getroffen hätte, die derartige Gesellschaftsformen vom Eisenbahnbetriebe ausschliessen, und es bedarf daher der Untersuchung, ob es zulässig ist, dass ein Eisenbahnbetriebsunternehmen sich in der Form einer G. m. b. H. konstituiert.

Dass nach dem Gesetz betr. G. m. b. H. ein Eisenbahnbetriebsunternehmen Zweck einer G. m. b. H. sein kann, unterliegt keinem Zweifel, denn nach § 1 des Gesetzes können solche Gesellschaften zu jedem gesetzlich zulässigen Zwecke errichtet werden. Eine positive gesetzliche Vorschrift, die das Eisenbahnbetriebsunternehmen als Gegenstand einer G. m. b. H. ausschliesst, besteht nicht; Staub[3]) führt es sogar ausdrücklich

---

[1]) Kommentar zum Ges. betr. G. m. b. H. § 60 Anm. 20; zum HGB. § 292 Anm. 12; vgl. auch zum Ges. betr. G. m. b. H. S. 22 Anm. 12.

[2]) in Goltdammers Archiv Bd. 47, S. 169.

[3]) Kommentar zum Ges. betr. G. m. b. H. § 1 Anm. 1.

als möglichen Gesellschaftszweck auf. Zweifel an der Zulässigkeit einer derartigen Unternehmung können sich daher nur daraus ergeben, dass das RHaftpflG. Bestimmungen enthält, die es untersagen, dass der Betriebsunternehmer in irgendeiner Weise seine ihm gesetzlich auferlegte Haftpflicht einschränkt.

§ 5_1 des RHaftpflG.[1]) bestimmt:

„Die in den §§ 1 und 2 bezeichneten Unternehmer sind nicht befugt, die Anwendung der in den §§ 1—3a enthaltenen Bestimmungen zu ihrem Vorteile durch Verträge (mittels Reglements oder durch besondere Übereinkunft) im voraus auszuschliessen oder zu beschränken“.

Der gesetzgeberische Grund dieser Bestimmung war der, dass „bei der tatsächlichen Übermacht der Unternehmer dem Publikum gegenüber die Befürchtung eine erfahrungsgemäss begründete war, dass der durch dieses Notgesetz letzterem verliehene Schutz illusorisch werden würde, wenn den Parteien die Abänderung des Gesetzes im Vertragswege überlassen blieb“[2]). Interpretiert man, von diesem Gedanken ausgehend, den § 5, so könnte man zu der Auffassung gelangen, dass durch diese Bestimmung Betriebsunternehmen, die nach Art der G. m. b. H. organisiert sind, von vornherein ausgeschlossen seien. Für diese Auffassung würde bei Untersuchung der einzelnen Erfordernisse des § 5 folgendes sprechen:

Der Unternehmer beschränkt seine Haftung dadurch, dass er sich in der Form einer Gesellschaft „mit beschränkter Haftung“ konstituiert. Dass diese Beschränkung den in den §§ 1—3a enthaltenen Vorschriften zuwiderläuft, ist gleichfalls ersichtlich. Denn wenn der § 1 anordnet, dass der Betriebsunternehmer „haftet“, so bedeutet dies: er haftet schlechthin, d. h. ohne irgendwelche Beschränkung. — Die Beschränkung ist auch offenbar, da sie durch den Gesellschaftsvertrag erfolgt, eine „im voraus“ erfolgende. Die Bedeutung der Worte „im voraus“ ist zwar streitig; es ist aber belanglos, auf diese Streitfrage hier einzugehen, weil es sich dabei im wesentlichen darum handelt, ob unter „im voraus“ zu verstehen ist „vor dem Unfall“ oder „vor der richterlichen Entscheidung über die Ersatzpflicht“; eine durch den Gesellschaftsvertrag erfolgende Beschränkung vollzieht sich aber in jedem Falle vor dem Unfall und daher um so mehr vor der richterlichen Entscheidung, mithin zweifellos „im voraus“. Dass die Beschränkung dem Betriebsunternehmer zum Vorteil gereicht, bedarf keiner Erörterung. Endlich

[1]) Eine ähnliche Vorschrift betr. den Gütertransport enthält § 471_1 HGB.: „Die nach den Vorschriften des § $432_{1,2}$, der §§ 438, 439, 453, 455—470 begründeten Verpflichtungen der Eisenbahnen können weder durch die Eisenbahnverkehrsordnung, noch durch Verträge ausgeschlossen oder beschränkt werden“.

[2]) Eger, Kommentar zum RHaftpflG. S. 479.

geschieht die Beschränkung auch „durch Vertrag", welcher Umstand gleichfalls zur Anwendbarkeit des § 5 erforderlich ist. Zwar denkt das Gesetz hierbei wohl in erster Linie an bestimmte, gerade die Haftpflicht beschränkende Vereinbarungen, die zwischen dem Betriebsunternehmer und dem Publikum zustande kommen; die das Wort „Verträge" interpretierenden, in Klammer gesetzten Worte „mittels Reglements" weisen indessen darauf hin, dass auch alle Beförderungsverträge, deren Grundlage eine im voraus erlassene, die Verpflichtungen des Unternehmers im allgemeinen und somit auch die Haftpflicht beschränkende lex contractus, ein Betriebsreglement ist, als beschränkende Verträge mittels Reglements und daher als dem § 5 unterfallend anzusehen sind[1]). Es steht nichts im Wege, Verträge, die auf Grund des Statuts einer G. m. b. H. zustande kommen, mit den eben charakterisierten auf eine Stufe zu stellen. — Diese Erwägungen sprechen für die Anwendung des § 5 auf die G. m. b. H., mithin gegen deren Zulassung zu Eisenbahnbetriebsunternehmungen. Es liegen indessen folgende Gründe vor, die die Anwendbarkeit dieser Vorschrift auf derartige Gesellschaften trotzdem ausschliessen:

Es ist zunächst festzustellen, ob hier tatsächlich eine „Beschränkung" der Haftpflicht des Unternehmers vorliegt. Unternehmer ist die Gesellschaft; da diese den Zusatz „mit beschränkter Haftung" trägt, so könnte es nahe liegen, hier eine „Beschränkung" der Haftung des Unternehmers anzunehmen. Dies wäre indessen irrig, wie ein Blick auf die rechtliche Natur der G. m. b. H. zeigen wird.

Nach § 13 des Gesetzes betr. G. m. b. H. hat die Gesellschaft als solche selbständig ihre Rechte und Pflichten; sie ist demnach ein von der Gesamtheit ihrer Mitglieder getrenntes, selbständiges Rechtssubjekt, eine juristische Person. Das Vermögen dieser juristischen Person entsteht aus den Stammeinlagen der einzelnen Gesellschafter, sowie aus dem für die Gesellschaft durch die Geschäftsführer erworbenen Vermögen. Kraft positiver Gesetzesvorschrift ist dieses Vermögen als für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft allein haftbar erklärt (§ 13_2), während kein Mitglied der Gesellschaft zu irgend welcher persönlichen Haftung verpflichtet ist. Das Gesellschaftsvermögen indessen, also das Vermögen desjenigen Rechtssubjekts, welches als „Unternehmer" im Sinne des § 5 HaftpflG. anzusehen ist, haftet ohne jede Beschränkung, da kein Bestandteil desselben der Haftung entzogen ist, während die einzelnen Gesellschafter nicht nur nicht beschränkt, sondern überhaupt nicht haftpflichtig sind. Die der Gesellschaft mit beschränkter Haftung

---

[1]) Eger a. a. O. S. 483f.

auferlegte Haftpflicht ist daher keine beschränkte, sondern eine unbeschränkte; der der Gesellschaft im Gesetz beigelegte Name ist also, wie Staub[1]) bemerkt, „nicht zutreffend“, weil er der tatsächlichen rechtlichen Lage nicht entspricht. Da die Gesellschaft als „Unternehmer“ im Sinne des § 5 HaftpflG. anzusehen ist, so kann hier von einer „Beschränkung“ der Haftung des Unternehmers nicht gesprochen werden.

Wollte man aber selbst mit Rücksicht auf die Benennung der Gesellschaft sich für das Vorliegen einer Haftungsbeschränkung entscheiden, so würde ein fernerer Umstand gegen die Anwendbarkeit des § 5 RHaftpflG. auf die G. m. b. H. sprechen. Der § 5 erfordert nämlich, dass es „der Unternehmer“ ist, welcher die ihm gesetzlich obliegende Haftung beschränkt. „Unternehmer“ wird die Gesellschaft mit dem Augenblicke, in welchem sie mit rechtlicher Wirksamkeit in die Erscheinung tritt; dies ist nach § 11_1 des Ges. betr. G. m. b. H. der Augenblick der Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister. Von diesem Zeitpunkte an kann ein „Unternehmer“ im Sinne des Haftpflichtgesetzes vorliegen; eine dem § 5 HaftpflG. unterfallende Haftungsbeschränkung müsste also nach diesem Zeitpunkte erfolgen. Nun erfolgt die Beschränkung — wenn man überhaupt von einer solchen sprechen will — jedoch durch den Gesellschaftsvertrag, der nach aussen hin durch die Eintragung rechtliche Wirksamkeit erlangt, denn vor der Eintragung besteht die Gesellschaft „als solche“ d. h. als Gesellschaft mit beschränkter Haftung nicht. Die Höhe des Stammkapitals ist nun nach § 3_3 wesentlicher Bestandteil des Gesellschaftsvertrages. Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung kommt daher nur unter der Voraussetzung der auf die Höhe des im Statut angegebenen Stammkapitals beschränkten Haftung zustande, ist nur unter dieser Voraussetzung „Unternehmer“. Nehmen wir also selbst das Vorhandensein einer Haftungsbeschränkung an, so vollzieht sich diese im gleichen Zeitpunkt, in dem die Gesellschaft selbst zur Entstehung kommt.

Nun ist zwar der Gesellschaft m. b. H. schon vor der Eintragung, also schon vor dem Zeitpunkt, in welchem die Beschränkung der Haftung in Wirksamkeit tritt, ein gewisses rechtliches Bestehen nicht abzusprechen[2]). Trotzdem kann man sie in diesem Gründungsstadium als Unternehmer nicht ansehen, dergestalt, dass eine sodann durch das Statut erfolgende Haftungsbeschränkung als Beschränkung der Haftung des Unternehmers angesehen werden könnte. Zwar kann die Gesellschaft zu dieser Zeit bereits als Gesellschaft des bürgerlichen Rechts in Betracht kommen,

---

[1]) Kommentar zum Ges. betr. G. m. b. H. S. 22 Anm. 11.

[2]) Vgl. Staub, Kommentar zum Ges. betr. G. m. b. H. Anm. 1 zu § 11.

und es stände begrifflich nichts im Wege, dass eine solche Unternehmer im Sinne des HaftpflG. ist. Tatsächlich ist dies aber hier aus folgenden Gründen ausgeschlossen: Einerseits erhält die neu entstehende Gesellschaft die Konzession zum Eisenbahnbetriebe nur in der Gestalt, in der sie das Unternehmen zu betreiben beabsichtigt, also als Gesellschaft m. b. H.; sie kann also, solange sie nur als Gesellschaft des bürgerlichen Rechts besteht, noch nicht Unternehmer im Sinne des HaftpflG. sein. Andererseits will die Gesellschaft in diesem Stadium auch noch nicht „Unternehmer“ sein; denn ihr Zweck geht dahin, das Unternehmen nur als beschränkt haftende zu betreiben; „als solche“ besteht sie aber bis zur Eintragung nicht. Es kommt endlich noch in Betracht, dass der Zeitpunkt der Eintragung ins Handelsregister der früheste Zeitpunkt ist, in dem die Gesellschaft als Unternehmer in Betracht kommen kann. Denn „Unternehmer“ im Sinne des HaftpflG. kann sie erst sein, wenn sie den Eisenbahnbetrieb wirklich begonnen hat. Dieser Zeitpunkt wird wohl regelmässig erst eine gewisse Zeit hinter dem Entstehen der Gesellschaft liegen. Demnach wird die Gesellschaft erst zum Unternehmer, nachdem die Beschränkung der Haftung rechtsverbindlich geworden ist, während der § 5 RHaftpflG. den umgekehrten Vorgang in Betracht zieht. Auch aus diesem Grunde ist also der § 5 RHaftpflG. auf die G. m. b. H. nicht anwendbar; die zu Anfang aufgeworfene Frage ist dahin zu beantworten, dass eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung Eisenbahnbetriebsunternehmer im Sinne des HaftpflG. sein kann.

Es kann höchstens in Erwägung gezogen werden, ob es als mit der Vorschrift des § 5 RHaftpflG. vereinbar anzusehen ist, wenn jemand ein Eisenbahnunternehmen zuerst als alleinstehende physische Person betreibt, und sich alsdann mit einer oder mehreren anderen Personen zu einer G. m. b. H. zusammenschliesst. In diesem Falle liegt zur Zeit des Entstehens der Gesellschaft bereits die Person eines Unternehmers vor; man könnte daher annehmen, dass hier eine durch Vertrag erfolgende Beschränkung der Haftpflicht des Unternehmers gegenüber dessen vorher uneingeschränkter Haftpflicht zustande kommt. Trotzdem kann der § 5 RHaftpflG. auch hier aus folgendem Grunde nicht Platz greifen: Spätestens in dem Augenblick, in dem die Gesellschaft zur Entstehung gelangt, verliert die Person des früheren Unternehmers als eines solchen ihr rechtliches Dasein und die neugegründete Gesellschaft wird Unternehmer, ohne jedoch als eingeschränkte Fortsetzung der Person des früheren Unternehmers angesehen werden zu können. Die Person des Unternehmers wechselt also, und die neugegründete Gesellschaft bedarf zum Betriebe einer erneuten, auf sie lautenden Konzession. Die Gesellschaft wiederum beschränkt ihre Haftung nicht, sondern kommt, wie

oben erörtert, von vornherein nur unter der Voraussetzung ausschliesslicher Haftung mit dem Gesellschaftsvermögen zustande. Es findet auch bei dieser Rechtslage keine Beschränkung, sondern nur eine Herabminderung der Haftung im Vergleich zu derjenigen des früheren Unternehmers statt, ein Umstand, der die Anwendbarkeit des § 5 RHaftpflG. nicht zu begründen vermag.

Aus alledem geht hervor, dass die Gesellschaft m. b. H. in vermögensrechtlicher Beziehung keine andere rechtliche Stellung einnimmt, als jede andere juristische Person. Auch der Aktiengesellschaft[1]) ist es charakteristisch, dass für deren Verbindlichkeiten nur das vom Privatvermögen der Mitglieder getrennte Vermögen der Korporation einzustehen hat; ihr kann aus den gleichen Gründen die grundsätzliche Zulassung zum Eisenbahnbetriebe nicht aus § 5 RHaftpflG. abgesprochen werden. Wenn aber auch bei beiden Gesellschaftsformen das Privatvermögen der Gesellschafter der Haftung entzogen ist, so bieten doch sowohl die Aktiengesellschaft wie die G. m. b. H. ausreichende Gewähr für die Erfüllung der ihnen in Haftpflichtfällen obliegenden Verpflichtungen. Bei der Aktiengesellschaft kommt schon der Umstand in Betracht, dass sie sich ihres umständlichen Gründungsvorganges und der komplizierten Organisation halber nur für Personenvereinigungen eignet, die einen starken finanziellen Rückhalt haben, dass ferner die ausgedehnte Veröffentlichungspflicht eine umfassende Kontrolle ermöglicht. Da indessen sowohl die Aktiengesellschaft als die G. m. b. H. in ihrer Eigenschaft als Eisenbahnbetriebsunternehmer zur Eintragung und somit zur Erlangung der Rechtsfähigkeit nach §§ 195 HGB., 8 G. betr. G. m. b. H. der Vorlegung der kraft übereinstimmenden Landesrechts einzuholenden Konzessionsurkunde bedürfen, so hat es die konzessionierende Behörde bei beiden Gesellschaftsformen in der Hand, die Erteilung der Konzession vom Nachweise genügenden Betriebskapitals abhängig zu machen und in der Konzessionsurkunde Bestimmungen zu treffen, welche die dauernde Erhaltung des Grundkapitals sichern, so dass dem Publikum volle Gewähr für die Erfüllung der Haftpflichtansprüche geboten ist.

[1]) Die Genossenschaften m. b. H. und die rechtsfähigen Vereine scheiden aus der Erörterung deshalb aus, weil ein Eisenbahnunternehmen weder im Sinne des § 1 GenossG. noch des § 22 BGB. als wirtschaftlicher Betrieb anzusehen ist, denn dieser Begriff muss weiter verstanden werden als Gewerbebetrieb (RG. 38, 20, Staub, HGB. S. 43), nämlich dahin, dass die Erzeugung oder der Umsatz von Gütern erfordert wird (vgl. Endemann, Bürgerl. Recht S. 193 Anm. 2).

6.

Rechte und Pflichten der Eisenbahnbeamten an den von ihnen gemachten Erfindungen.

Von Justizrat Dr. Fuld, Rechtsanwalt in Mainz.

Die lebhafte Bewegung, welche seit einigen Jahren unter den technisch-industriellen Beamten zu dem Zwecke herrscht, die Gesetzgebung zu einer Änderung in bezug auf die Rechte der Angestellten an den von ihnen gemachten Erfindungen zu veranlassen, eine Bewegung, welche zu wiederholten Malen den Reichstag zu einer Beschäftigung mit der wichtigen Angelegenheit veranlasste, ist auch für die Angestellten der Eisenbahnverwaltung und für diese selbst von Bedeutung, vor allem für den Betrieb der fiskalischen Eisenbahnverwaltung, in welcher Erfindungen fort und fort gemacht werden und auch gemacht werden müssen, wenn nicht ein Stillstand in der Entwickelung gegenüber anderen Eisenbahnverwaltungen eintreten soll. Der Umstand, dass die Angestellten der fiskalischen Eisenbahnverwaltung staatliche Beamte mit allen Rechten und Pflichten solcher sind, ist für die Frage, wem die Erfindung gehört, die von denselben gemacht werden, ohne Bedeutung, da die Beantwortung dieser nicht aus den Grundsätzen des öffentlichen Beamtenrechts entnommen werden kann, sondern aus denjenigen des Privatrechts bzw. des Patentrechts. Ob der Inhaber des einen wirtschaftlichen Organismus darstellenden Unternehmens ein Privatmann oder der Staat oder eine sonstige Korporation des öffentlichen Rechts ist, macht keinen Unterschied. Mit Recht sagt Schanze[1]: „Angestellte, Beamte eines industriellen Unternehmens, das der Staat aus fiskalischem oder gemeinnützigem Zweck betreibt, stehen den Angestellten, den Beamten privater Unternehmer, was die rechtliche Behandlung der Erfindungen anlangt, gleich". Wenn Schanze es als un-

---

[1]) Schanze, Gutachten für den 29. Deutschen Juristentag in den Verhandlungen des 29. Deutschen Juristentages Bd. I S. 82 ff., insbes. S. 88.

richtig bezeichnet, dass die herrschende Lehre gesagt habe, die Erfindung jedes Staatsbeamten und die Erfindung des im Industriebetriebe eines Privatmannes Angestellten seien völlig einander gleich zu behandeln, so ist diese Rüge insoweit berechtigt, als es selbstverständlich eine grosse Anzahl von Staatsbeamten gibt, welche nicht im Interesse des Staates und seines Betriebes arbeiten, sondern vielmehr im Dienste der wissenschaftlichen Forschung. Von diesen gilt der schöne Ausspruch Kohlers, den Schanze mit Recht zitiert[1]): „Der im Laboratorium arbeitende akademische Lehrer arbeitet nicht in einer Staatsindustrie, sondern er arbeitet in freier Tätigkeit zum Fortschritt der Wissenschaft, ihm werden die staatlichen Mittel gewährt, damit er einerseits die Jugend bilde, anderseits in freier, seiner Geistesrichtung entsprechenden Arbeit die wissenschaftlichen Gesetze erkenne und die Mittel lehre, über die Natur Herr zu werden. Wenn er bei dieser Tätigkeit mit der Entdeckung Erfindungen verknüpft, was bei der nahen Verbindung von Erkenntnis und Schöpfung nicht selten der Fall ist, so ist das alles so sehr die Tat eines freien, von niemandem abhängigen Geistes, dass ein Anrecht des Staates auf diese Erfindungen einen Eingriff in das Recht geistiger Produktion enthielte. Sollte etwa der Staat auch ein Anrecht erwerben auf die Bücher, welche ein Gelehrter auf Grund der ihm gegebenen Hilfsmittel, etwa auf Grund eines Reisestipendiums oder der für ihn speziell angeschafften literarischen Hilfsmittel, schreibt?“ Dieser Hinweis Kohlers auf akademische Lehrer, welche nicht in einem staatlichen Betriebe angestellt sind, ist um deswillen sehr beweiskräftig, weil aus ihm die ungeheuerliche Konsequenz der Anschauung folgt, welche von diesem Moment abstrahiert; es verhält sich mit dem Beamten des Staates, der einem Betriebe nicht angehört, ähnlich wie mit dem Angestellten eines Unternehmers, der mit dem Betriebe desselben nichts zu tun hat. Niemand wird behaupten wollen, dass der Privatsekretär eines Fabrikanten verpflichtet wäre, seinem Dienstberechtigten die von ihm gemachte Erfindung abzutreten, und es ist hierbei gleichgültig, ob er dieselbe zu Hause oder in den Räumen gemacht hat, welche ihm für die Erfüllung seiner dienstlichen Obliegenheiten angewiesen sind. Es ist auch ohne rechtliche Bedeutung, ob er die Erfindung während der Dienstzeit oder in dienstfreier Zeit gemacht hat, denn gegenüber der Tatsache, dass die erfinderische Tätigkeit mit seiner dienstlichen Tätigkeit und mit den von ihm zu erfüllenden dienstlichen Funktionen nicht das geringste zu tun hat, kommt diesen Momenten irgendwelche Wichtigkeit nicht bei. Man braucht, um die Notwendigkeit eines Zusammen-

[1]) a. a. O. S. 89.

hanges zwischen der erfinderischen Tätigkeit und den Funktionen, welche der Beamte zu erfüllen hat, hervorzuheben, noch nicht einmal den Fall der wissenschaftlich-akademischen Lehrtätigkeit herauszugreifen. Genau so wie bei dem Professor der Chemie, der in dem ihm von dem Staate zur Verfügung gestellten Laboratorium ein neues Verfahren zur Herstellung eines künstlichen Düngers erfindet, liegt die Sache bei dem Offizier, welcher ein neues Verfahren zur Herstellung von rauchlosem Pulver oder zur Erhöhung der Tragkraft der Geschosse erfindet; die Erfindung ist nicht Eigentum der Militärverwaltung bzw. des Kontingentsherrn, sondern sie ist und bleibt Eigentum des betreffenden Offiziers, und nur bezüglich derjenigen Offiziere würde dieser Satz eine Einschränkung erleiden müssen, welche zur Dienstleistung in die militärischen Versuchsanstalten kommandiert sind, weil es zu den Obliegenheiten der dahin kommandierten Offiziere gehört, Erfindungen im Bereiche der Waffen- und Munitionstechnik zu machen. Aber auch bei ihnen muss der sachliche Zusammenhang zwischen Erfindertätigkeit und dienstlichen Funktionen vorhanden sein. Daher wird der zu einer artilleristischen Versuchsanstalt kommandierte Offizier, welcher ein Verfahren zur Lederkonservierung oder eine Feuerlöschleiter erfindet, die auch für militärische Zwecke Bedeutung hat, als alleiniger Eigentümer der Erfindung anzusehen sein. Der Unterschied, auf den Seligsohn[1]) aufmerksam macht, zwischen Offizieren, die einerseits im Frontdienst, anderseits auf einem technischen Bureau der Militär- bzw. Marineverwaltung tätig sind, kann für die Entscheidung der Frage von wesentlichem Wert sein, anderseits würde es nicht gerechtfertigt sein, anzunehmen, dass derselbe schlechthin und ausnahmslos von massgeblicher Wichtigkeit sein muss.

Schon hieraus ergibt sich, dass die Grundsätze, zu welchen Theorie und Praxis in bezug auf die Erfindungen der Privatangestellten gelangt sind, in analoger Weise auf die öffentlichen Beamten des Staates anzuwenden sind, aber auch nur in analoger Weise, wobei stets der Unterschied zwischen dem aus dem Privatrecht sich ergebenden Pflichtenkreis der Privatangestellten einerseits und dem aus dem Beamtenrecht sich ergebendem Pflichtenkreis der Beamten anderseits wohl beachtet werden muss. Kein Zweifel besteht nun darüber, dass, wenn der Privatangestellte durch Vertrag verpflichtet ist, dem Dienstberechtigten die von ihm gemachten Erfindungen zu überlassen, der letztere ohne weiteres der Eigentümer der Erfindung ist. Dem Spezialvertrag steht in bezug auf die Beamten die Dienstpragmatik gleich. Wenn eine Verwaltung, wozu sie nach geltendem Recht ohne Zweifel befugt ist, ein für allemal in

[1]) Seligsohn, Patentgesetz (3. Aufl.) S. 93 Nr. 24.

ihre für die Anstellung ihrer Beamten massgebenden allgemeinen Vorschriften die Bestimmung aufnehmen würde, dass alle von ihren Beamten gemachten Erfindungen auf sie übergehen, so würde demgegenüber ebensowenig etwas einzuwenden sein, wie gegenüber dem speziellen Dienstvertrag zwischen einem Unternehmer und seinem Angestellten, wodurch das gleiche bestimmt wird. Die Nichtigkeit der einen wie der anderen Vereinbarung unter dem Gesichtspunkte der Verletzung der guten Sitten kann vorhanden sein, tatsächlich sind die Voraussetzungen für diese Qualifikation indessen nur sehr selten vorhanden, bezüglich der staatlichen Vorschriften wohl überhaupt nicht, weil es schwerlich irgendeine fiskalische Verwaltung gibt, die ein für allemal und ohne Ausnahme durch ihre Dienstvorschriften die Beamten zu dieser Übertragung des Erfinderrechts verpflichtet. Da die Zahl der Fälle, in welchen die Übertragung des Erfinderrechts ausdrücklich vorgesehen ist, im Verhältnis nicht sehr gross ist, so musste die Theorie und Praxis für die anderen Fälle die Lösung aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen ableiten. Die Literatur, die sich hierauf bezieht, ist eine sehr erhebliche und im Laufe der jüngsten Zeit wesentlich vermehrt worden. Schanze hat in seinem dem Juristentag erstatteten Gutachten dieselbe ausführlich angegeben, nach Abschluss derselben hat sich Osterrieth[1]) in seinem „Lehrbuch des gewerblichen Rechtsschutzes" erneut damit beschäftigt. Als feststehend können folgende Grundsätze gelten. Zunächst gilt bei denjenigen Erfindungen, welche Etablissementserfindungen sind, der Betrieb, also der Geschäftsherr, als Erfinder. Eine Etablissementserfindung liegt aber dann vor, wenn die Erfindung auf dem Zusammenwirken von mehreren in dem Etablissement tätigen Personen beruht, ohne dass es möglich ist, den Anteil des einen und andern der Beteiligten scharf zu bestimmen. Osterrieth gibt für den Begriff folgende, den genetischen Werdegang der Erfindung illustrierende Beschreibung, welche treffend die Momente hervorhebt, auf welche es ankommt. Er sagt: „Die Tatfrage der Person des Erfinders erfordert eine genetische Analyse des Erfindungsvorgangs. Das Erfinden ist in der Regel kein Akt, der sich in einem blitzartigen Gedankensprung erschöpft. Er bereitet sich vor durch Stellung der Aufgabe und durch Formulierung des Problems, er beginnt sich zu vollziehen durch technische Versuche, also durch methodisches Erproben der Möglichkeiten, die auf dem durch das Problem vorgezeichneten Wege liegen, er erreicht seinen Höhepunkt mit dem Eintritt von Gedankenassoziationen, in denen die Phantasie schöpferisch von dem Wege unfreier Ableitung abspringt;

---

[1]) Berlin 1908.

er klärt sich ab durch kritisches und experimentelles Nachprüfen des schöpferisch Gefundenen, er schliesst ab mit der Erkenntnis, dass das Problem gelöst sei. An einem solchen Erfindungsakt nehmen in einem grösseren Betriebe oft viele Kräfte teil, so dass ein Einzelner die Erfinderschaft nicht für sich in Anspruch nehmen kann. Allerdings bildet die assozierende Phantasieleistung den Höhepunkt. Allein auch hier können mehrere der Art zusammenwirken, dass der Anteil des Einzelnen nicht mehr abgeschätzt werden kann. Vor allem aber können die Erprobung der Erfindung und die Erkenntnis der vollendeten Lösung anderen zufallen, als denen, die den schöpferischen Gedanken konzipiert haben" [1]). Wenn in der Rechtsprechung, auch in der des Reichsgerichts, hin und wieder mit dem Begriff der Etablissementserfindung eine andere weitergehende — Schanze spricht von einem farbloseren Begriff — Bedeutung verbunden wird, so ist dies nicht zu billigen, und gerade bei der Anwendung des Begriffs auf die Rechte und Pflichten der Eisenbahnbeamten der Staatsbetriebe muss besonderer Wert darauf gelegt werden, dass man die charakteristischen Tatbestandsmerkmale streng festhält.

Liegt keine Etablissementserfindung vor, so kann die von dem Angestellten gemachte Erfindung nur dann als Eigentum des Dienstberechtigten angesehen werden, wenn „der Angestellte zufolge seines Dienstvertrages verpflichtet ist, auf Erfindungen des Dienstberechtigten bedacht zu sein" [2]).

Theorie und Praxis stehen in Deutschland in überwiegendem Masse auf dem Boden der Vertragstheorie [3]), und man assimiliert den stillschweigenden Vertrag dem ausdrücklichen insoweit vollständig. Um die Frage zu entscheiden, ob unter Verwertung der Konstruktion des stillschweigenden Vertrags angenommen werden kann, dass die Erfindungen des Angestellten dem Betriebseigentümer gehören, muss das Wesen des Dienstverhältnisses, das Wesen und der Inhalt der dem Angestellten überwiesenen Funktionen in Betracht gezogen werden unter Heranziehung der Regeln des Anstandes und der guten Sitten; dass dabei auch die Bezüge des Angestellten für seine Dienstleistungen berücksichtigt werden müssen, sollte nicht bezweifelt werden; in der Praxis, deren schwankender und zum Teil widerspruchsvoller Charakter fast allgemein anerkannt wird [4]), ist aber gerade diesem Moment nicht immer Rechnung getragen worden. Wenn Damme sagt: „Je höher die Stellung eines Angestellten

[1]) Osterrieth, Lehrbuch des gewerblichen Rechtsschutzes S. 83.

[2]) Damme, Das deutsche Patentrecht S. 241.

[3]) Schanze a. a. O. S. 124.

[4]) Schanze a. a. O. S. 121 und die daselbst angeführten Schriftsteller.

innerhalb eines Unternehmens ist, um so näher wird die Annahme liegen, dass er zur Widmung seiner geistigen Fähigkeiten im Dienste des Unternehmens berufen und verpflichtet ist“ [1]), so wird man diesem Satze an sich wohl beipflichten können, nur möchte derselbe einer gewissen Ergänzung durch die Berücksichtigung des Moments des materiellen Äquivalents bedürftig sein. Hohes, materielles Äquivalent ist ja im allgemeinen das Korrelat der höheren und hohen Stellung des Angestellten, aber die Praxis zeigt doch, dass nicht nur ausnahmsweise Fälle vorkommen, in denen es an diesem Korrelat fehlt. Auch bei Osterrieth kommt dieses Moment nicht ganz zu seinem Recht. Er fasst seine Ausführungen dahin zusammen: „Hiernach ist in erster Linie massgebend, ob der Angestellte zu einer Betätigung verpflichtet ist, die das Machen von Erfindungen der gleichen Art in sich schliesst. Ferner aber ist auch darauf Rücksicht zu nehmen, ob der Angestellte dem Geschäftsherrn nur die Arbeitsleistung der Erfindung zu gewähren hat oder die ausschliessliche Nutzung, also die Erfindung mit der daran haftenden Anwartschaft auf das Patent. Im ersten Falle erwächst dem Geschäftsherrn an der Erfindung das gleiche Recht wie an jeder anderen technischen Leistung (Konstruktion, Berechnung), dagegen darf er ohne Einwilligung des Angestellten die Erfindung nicht zum Patent anmelden. Fällt dagegen die ausschliessliche gewerbsmässige Herstellung, Inverkehrbringung oder Benutzung der Erfindung in den Rahmen des Betriebes, dem der Angestellte seine auf das Machen solcher Erfindungen gerichtete Tätigkeit zur Verfügung gestellt hat, so steht der Erfindungsbesitz dem Geschäftsherrn zu“ [2]). Nach Massgabe des geltenden Rechts steht hiernach das Erfinderrecht an den Erfindungen im Betriebe der Eisenbahnverwaltung, welche als Etablissementserfindungen zu bezeichnen sind, der Eisenbahnverwaltung ohne weiteres zu. Dass die Zahl dieser Erfindungen gerade in dem Betriebe der Eisenbahnverwaltungen besonders gross ist, ergibt sich ohne weiteres aus dem Umstande, dass Erfindungen, die sich auf die Eisenbahnen und ihre Verbesserung beziehen, zum grössten Teile nur dann gemacht werden können, wenn der Erfinder das Material zur Verfügung hat, das ihm nur der Eisenbahnbetrieb selbst liefern kann. Dieser Gedanke liegt auch sicherlich der im übrigen nicht unanfechtbaren Entscheidung des Patentamts [3]) vom 22. Juni 1905 zugrunde, die eine von der preussischen Eisenbahnver-

[1]) a. a. O. S. 242.

[2]) Osterrieth, Lehrbuch S. 84, vgl. auch West im „Gewerbl. Rechtsschutz“ Bd. 13 S. 81 und das von ihm erwähnte Urteil des RG., das, als einziges, die Bedeutung dieses Moments immerhin anerkennt.

[3]) Blatt für Patent-, Muster- und Zeichenwesen Bd. 11 S. 263.

waltung gegen zwei ihrer Angestellten auf Nichtigkeitserklärung des von diesen erwirkten Patents anhängig gemachte Klage betraf. Der nichtalltägliche Fall lag folgendermassen. Eine Eisenbahninspektion hatte zwei in ihrem Dienste befindlichen Schlossern den Auftrag erteilt, eine in einer Skizze dargestellte Einrichtung zur Verriegelung von Eisenbahnschranken anzufertigen und Versuche damit anzustellen. Die beiden Schlosser befassten sich mit der Ausführung des Auftrags, kamen aber zu dem Ergebnis, dass die angegebene Verriegelung praktisch unbrauchbar sei, da sie von aussen geöffnet werden könne. Sie entwarfen dieserhalb eine andere Verriegelung, welche sie der Inspektion vorlegten, und die auch als praktisch sich erwies. Sie erwirkten daraufhin in Gemeinschaft mit einem Dritten ein Patent, das aber auf Klage der Eisenbahnverwaltung unter dem Gesichtspunkte des § 10 Ziffer 3 des Patentgesetzes für nichtig erklärt wurde; das Patentamt nahm an, dass die Erfinder den wesentlichen Teil ihrer Erfindung den Beschreibungen, Zeichnungen, Modellen usw. ihres Dienstgebers entlehnt hätten [1]). Das Patentamt sprach aus, dass die Beklagten den bestimmten Auftrag für die Konstruktion der Verriegelung gehabt hätten, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob die ersonnene Konstruktion patentamtlich geschützt werden würde oder nicht. Die Verwertung des Begriffs der Etablissementserfindung konnte in diesem Falle ohne Schwierigkeiten erfolgen.

Es gehören aber ferner der Eisenbahnverwaltung die in ihrem ausdrücklichen Auftrage ersonnenen Erfindungen, und es kommt hierbei auf den Inhalt der dienstlichen Funktionen des erfindenden Beamten nicht an. Gibt die Verwaltung einem Maschinenschlosser den Auftrag, eine Verbesserung des Verschlusses für die Kupeetüren herzustellen, so ist sie ebenso Erfindungsbesitzer, wie wenn der von ihr mit der Herstellung einer automatischen Kuppelungsvorrichtung oder einer Einrichtung zum Rauchverbrennen beauftragte Oberingenieur oder Oberbaurat das so oft behandelte Erfindungsproblem endlich glücklich löst.

Erfindungsbesitzerin ist die Eisenbahnverwaltung des weiteren bezüglich aller von ihren höheren technischen Beamten gemachten, auf den Eisenbahnbetrieb sich beziehenden Erfindungen. Denn es kann keinem Zweifel unterliegen, dass zu den Funktionen der höheren technischen Beamten das Machen von Erfindungen, welche Betriebsverbesserungen darstellen, unter allen Umständen gehört. Was die Erfindungen der unteren technischen Beamten anlangt, so lässt sich insoweit eine allgemeine, ein- und für allemal durchgreifende und anwendbare Regel nicht aufstellen, hier kann nur von Fall zu Fall unter Verwertung

[1]) West a. a. O. S. 81 und seine Kritik der Entscheidung, welche zum Teil berechtigt ist.

der im obigen hervorgehobenen Momente entschieden werden, wobei allerdings nicht zu verkennen ist, dass die mit der Anstellung als Staatsbeamter für einen technischen Betrieb verbundene Wirkung eine Vermutung dafür bietet, dass der Beamte seine gesamte geistige und technische Kraft in den Dienst der Eisenbahnverwaltung stellt. Es würde aber auch mit der heutigen Rechtsübung durchaus verträglich sein, wenn man hierbei dem Moment des materiellen Äquivalents eine hervorragende Bedeutung beilegen würde. Handelt es sich um einen Beamten, dessen Gehalt so gering ist, dass es weder im Verhältnis zu dem Inhalt seiner dienstlichen Funktionen, noch auch zu seiner Verantwortlichkeit, noch endlich zu seinem Kennen und Können steht, so würde die obige Annahme nicht gerechtfertigt sein, sie würde vielmehr mit dem Anstand und den guten Sitten nicht im Einklang stehen, und es muss hierbei als gleichgültig erachtet werden, ob der betreffende Beamte etatsmässig angestellt ist oder nicht. Das Moment der etatsmässigen Anstellung kann bei der ganzen Frage eine gewisse Rolle spielen, dieselbe ist aber längst nicht so bedeutend, wie vielfach angenommen wird. Die Erfindungen, welche von den Arbeitern gemacht werden, gleichviel, ob dieselben in Werkstätten oder sonstwo beschäftigt werden, gehören diesen allein, die Eisenbahnverwaltung könnte darauf nur Anspruch erheben, wenn der Übergang vertraglich vereinbart oder durch das Beamtenrecht ein für allemal vorgesehen ist.

Dies der geltende Rechtszustand, dessen Unvollkommenheit ebensowenig bestritten werden kann, wie der zwischen ihm und der heutigen Rechtsüberzeugung, sowie dem heutigen sozialpolitischen Denken bestehende Widerspruch. Es kann nicht bestritten werden, dass unter der unbefriedigenden Gestaltung desselben die Beamten der Eisenbahnverwaltung ebenfalls und nicht am wenigsten leiden, dies um so mehr, da es sich bei den von ihnen gemachten Erfindungen nicht selten um ganz bedeutsame Verbesserungen und Neuerungen handelt, bedeutsam in technischer Hinsicht, bedeutsam aber auch in wirtschaftlich-finanzieller Hinsicht. Es kommt aber nicht nur die materielle Tragweite der Erfindung in Betracht, sondern auch, und dies gilt vor allem von den höheren Beamten, der Gesichtspunkt der Erfinderehre. Es ist das Verdienst Schanzes, auf die Notwendigkeit der Anerkennung des Rechtsschutzes der Erfinderehre mit besonderem Nachdruck aufmerksam gemacht zu haben[1]). Der staatliche Beamte, welcher in bezug auf die Höhe der ihm gewährten materiellen Äquivalente doch stets hinter dem

[1]) Industrie-rechtliche Abhandlungen Bd. II (Berlin und Leipzig 1907), Die Erfinderehre und ihr Schutz.

in der Industrie tätigen Beamten mehr oder minder, zumeist aber mehr zurücksteht, hat aber ein besonderes Interesse daran, dass ihm zum mindesten die Erfinderehre nicht verkümmert werde. Man wird daher auch unter dem Gesichtspunkte der Eisenbahnbeamten für die gesetzgeberische Lösung dieser Frage nicht nur Wert auf die Sicherung des Erfinders in materiell finanzieller Hinsicht legen, sondern auch dem persönlichen Moment der Erfinderehre Rechnung tragen müssen.

Was den Inhalt der gesetzgeberischen Lösung anlangt, so würde es zu weit führen, darauf des Ausführlichen an dieser Stelle einzugehen. Bekanntlich hat der 28. Deutsche Juristentag folgende Beschlüsse gefasst:

I. Die Erfindung gehört dem Angestellten, welcher die Erfindung gemacht hat und nicht dem Geschäftsherrn, sofern nicht durch Vertrag das Gegenteil bestimmt ist.

II. Es empfiehlt sich nicht, die Vertragsfreiheit des Dienstherrn und des Angestellten bezüglich der Erfindungen des Angestellten zu beschränken.

III. Die Frage, ob der Erfinder einen Anspruch auf Nennung seines Namens in der Patentschrift hat und in welcher Weise und vor welcher Behörde dieser Anspruch zu verwirklichen ist, erscheint noch nicht spruchreif [1]).

Diese Beschlüsse haben nur zum Teil Beifall bei den Angestellten und Beamten gefunden, da man seitens der letzteren die Unterstellung der ihr Erfinderrecht sichernden Vorschrift unter den Schutz des zwingenden Rechts wünscht, im Anschluss an die Bestimmung in § 5 Abs. 3 und 4 des österreichischen Patentgesetzes, die lautet: „Arbeiter, Angestellte, Staatsbedienstete gelten als die Urheber der von ihnen im Dienste gemachten Erfindungen, wenn nicht durch Vertrag oder Dienstvorschriften etwas anderes bestimmt wurde.

Vertrags- oder Dienstbestimmungen, durch welche einem in einem Gewerbeunternehmen Angestellten oder Bediensteten der angemessene Nutzen aus den von ihm im Dienste gemachten Erfindungen entzogen werden soll, haben keine rechtliche Wirkung".

Die Auslegung dieser Bestimmung ist nicht unbestritten; Verfasser hat die Ansicht vertreten, die auch von Kohler gebilligt wird, dass ein ausdrücklicher Vertrag für das österreichische Recht verlangt werde, was von Ephraim bestritten wird [2]). Es kann dahin gestellt bleiben,

---

[1]) Verhandlungen des 28. Deutschen Juristentages Bd. III S. 507, 573.

[2]) Österreich. Patentblatt Bd. 7 S. 642 S. 913, auch Schanze a. a. O. S. 141 Anm. 166.

wie es sich hiermit verhält. Jedenfalls ist die Bestimmung des österreichischen Rechts, abgesehen von der nicht zu empfehlenden Ausschliessung der Vertragsfreiheit, an sich der Nachahmung wert, und dies kann auch dann nicht bestritten werden, wenn man sich vergegenwärtigt, dass von der Möglichkeit, durch Vertrag diese Bestimmung zu beseitigen, in einem gewissen Umfange Gebrauch gemacht würde. Die Eisenbahnverwaltung, welche insoweit dem Privatunternehmer nicht gleich steht, würde jedenfalls tatsächlich nicht in der Lage sein, die gesetzliche Anerkennung des Erfinderrechts ihrer Beamten durch Vertrag oder Dienstvorschrift regelmässig auszuschliessen, jedenfalls nicht ohne den Beamten für seine Erfindung entsprechend zu entschädigen. Staatliche Betriebe müssen auch in solchen Fragen mit gewissen Imponderabilien in höherem Masse als Privatbetriebe rechnen.

7.

Die straf- und zivilrechtlichen Folgen des Betriebes einer Eisenbahn ohne Genehmigung.

Von Dr. Kurt Gordan, Magistratsassessor in Berlin.

Die staatliche Mitwirkung bei der Entstehung der Eisenbahn besteht einmal in der Verleihung der Konzession, d. h. des staatlichen Privilegiums zum Betriebe einer Bahn und weiter in der Genehmigung zur Betriebseröffnung, in der das polizeiliche Hoheitsrecht des Staates zum Ausdruck kommt, während die Konzession in dem Wegehoheitsrechte ihre rechtliche Erklärung findet. Es kann hiernach ein Unternehmer in zwiefacher Hinsicht gegen die staatlichen Vorschriften verstossen, einmal, indem er unter Verletzung des staatlichen Wegehoheitsrechtes einen Bahnbetrieb unternimmt, zum andern, indem er die ihm konzessionierte Bahn betreibt, ohne die staatliche Genehmigung in polizeilicher Hinsicht abzuwarten, oder indem er etwaige Auflagen bei der Genehmigung nicht beachtet und trotz verweigerter Genehmigung das Unternehmen beginnt. Eine Verletzung des Wegehoheitsrechts des Staates durch Anmassung eines Privilegiums (der Konzession) wird der Natur der Sache nach weniger leicht in Betracht kommen. Die Benutzung öffentlicher Wege zum Eisenbahnbau würde wohl alsbald gehindert werden, also eine Vollendung des Baues nur dann in Betracht kommen können, wenn die Bahnstrecke nur über private Grundstücke ginge, über deren Benutzung der Unternehmer durch Privatverträge paktiert hat. Ein Recht, den Bau auch bei ausschliesslicher Benutzung privater Grundstücke zu hindern, ist allerdings nicht nur auf Grund der mangelnden Konzessionierung, sondern nach Landesrecht mangels der etwa vorgeschriebenen baupolizeilichen Genehmigung gegeben. Als Strafbestimmung würde reichsrechtlich § 367, 15[1]) in Betracht kommen. Diese Strafbestimmung hat aber

um deswillen mit der hier erörterten Frage nichts zu schaffen, weil auch nach erfolgter Konzessionierung die Kontravention möglich ist, soweit landesrechtlich zum Beginne des Baues im ganzen (§ 4 des Preuss. EisenbG.) oder eines Teiles (Hochbauten, Feuerstelle) eine besondere polizeiliche Genehmigung vorgeschrieben ist. Eine Anmassung des Privilegiums, ohne eine Eisenbahn zu betreiben, könnte vorkommen, wenn der Nichtkonzessionar öffentliche Wege zur Anlage von Eisenbahnbauten benutzt. Abgesehen von dem landesrechtlich zulässigen Verlangen der Polizei zur Wegschaffung unter Androhung einer Strafe (z. B. Preuss. LVerwG. § 132) ist[2]) reichsrechtlich die Freiheit der öffentlichen Wege durch § 366, 9 StGB. und 10[3]) geschützt. Möglich wäre der Betrieb einer Eisenbahn mit Genehmigung in polizeilicher Hinsicht, aber ohne Konzession im Falle der Verwirkung der Konzession (§ 47 Preuss. EisenbG.) und der Zurücknahme der Genehmigung bei Kleinbahnen (§ 24 Preuss. KleinbG.), ferner wenn etwa dem Ersteher nach § 32 des Preuss. BahneinheitsG. der Zuschlag erteilt wird, ohne den Nachweis der Konzessionierung abzuwarten, im Falle des Weiterbetriebes der Bahn durch den Ersteher. Zumeist wird man allerdings annehmen müssen, dass mit dem Erlöschen des Privilegs auch die polizeiliche Genehmigung hinfällig wird. Es wäre nun zwar denkbar, die blosse Tatsache des konzessionslosen Betriebes, vielleicht aus dem Gesichtspunkte der Verletzung eines Monopolrechtes des Staates (nach Art der Lotteriegesetze) unter Strafe zu stellen, es fehlt jedoch nach Reichsrecht und nach preussischem Recht an jeder entsprechenden Vorschrift.

Von einem anderen Gesichtspunkte aus zu betrachten ist der Betrieb einer Bahn durch den Konzessionar ohne Genehmigung oder trotz versagter Genehmigung. Dieser Fall ist leicht denkbar, weil die Genehmigung zur Betriebseröffnung der letzte Akt der Entstehung der Bahn ist, und die Bahn vor Erteilung der Genehmigung bereits völlig betriebsfertig hergestellt sein muss, von einer Hinderung ihrer Entstehung also nicht wohl die Rede sein kann. Die öffentliche Sicherheit und der

---

[1]) Mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft wird bestraft, wer als Bauherr, Baumeister, . . . einen Bau oder eine Ausbesserung, wozu die polizeiliche Genehmigung erforderlich ist, ohne diese Genehmigung . . . ausführt oder ausführen lässt.

[2]) Mit Geldstrafe bis zu 60 Mark oder mit Haft wird bestraft: wer auf öffentlichen Wegen, Strassen, Plätzen oder Wasserstrassen Gegenstände, durch welche der freie Verkehr gehindert wird, aufstellt, hinlegt oder liegen lässt.

[3]) „wer die zur Erhaltung der Sicherheit, Bequemlichkeit, Reinlichkeit und Ruhe auf den öffentlichen Wegen, Strassen, Plätzen oder Wasserstrassen erlassenen Polizeiverordnungen übertritt". (Strafe wie zu 2.)

öffentliche Verkehr ist an der Einhaltung der Bestimmungen über die polizeiliche Prüfung der Bahn ganz erheblich interessiert. Die polizeiliche Prüfung gibt Sicherheit sowohl gegen die Gefährdung des Bahnbetriebes und Transportes durch unzweckmässige Einrichtungen, wie auch gegen die Gefahren, die dem Publikum aus dem Betriebe drohen (Schranken, Beleuchtung der Übergänge u. a. m.). Gleichwohl ist weder nach Reichsrecht, noch nach preussischem Recht der Betrieb der Bahn ohne polizeiliche Genehmigung strafbar. Eger[1]) will §§ 315, 316 StGB. anwenden. Unseres Erachtens ist dies nicht zutreffend. § 315 wäre nur dann anwendbar, wenn die versäumte Einholung der Genehmigung mit der Absicht geschehen würde, einen Zustand herbeizuführen, der eine Gefährdung des Transportes im Gefolge haben muss. Man kann aber dann nicht davon sprechen, dass die Nichteinholung der Genehmigung das Tatbestandsmerkmal des Verbrechens bildet, vielmehr die absichtlich mangelhafte Einrichtung der Bahn, z. B. die Nichtbefestigung von Schienen usw. Das absichtliche Unterlassen der Einholung der Genehmigung kann, muss aber nicht unter § 316 Abs. 2 des StGB. fallen. In der Unterlassung ist eine Vernachlässigung der den Aufsichtspersonen obliegenden Pflichten allerdings zu sehen. Eine strafbare Handlung würde aber nur dann in Frage stehen, wenn infolge einer mangelhaften Einrichtung der Betrieb wirklich in Gefahr gesetzt wird. Ereignet sich keine Gefährdung, so ist der § 316 des StGB. nicht anwendbar. Selbst die Tatsache der Mangelhaftigkeit der Einrichtung ohne Gefährdung des Transportes reicht nicht aus. Auch § 367, 14 StGB.[2]) findet nur Anwendung, wenn Sicherungsmassregeln unterlassen werden, nicht, wenn sie zwar getroffen werden, aber die polizeiliche Genehmigung fehlt. § 147 GewO., wonach mit Geldstrafe bis zu 300 M. oder mit Haft bestraft wird, wer den selbständigen Betrieb eines stehenden Gewerbes, zu dessen Beginn eine besondere polizeiliche Genehmigung (Konzession, Approbation, Bestallung) erforderlich ist, ohne die vorschriftsmässige Genehmigung unternimmt, ist wegen § 6 GewO. nicht auf Eisenbahnen anwendbar.

Was die zivilrechtlichen Folgen des Betriebes einer nichtkonzessionierten oder nicht genehmigten Eisenbahn betrifft, so würde, wenn einem Unternehmer die Konzession fehlt, zunächst zu fragen sein, inwieweit der dennoch betriebenen Eisenbahn die Transportpflicht (§ 453 HGB.) obliegt.

---

[1]) Eisenb.-Recht I S. 572.

[2]) Mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft wird bestraft: wer Bauten oder Ausbesserungen von Gebäuden, Brunnen, Brücken, Schleussen oder anderen Bauwerken vornimmt, ohne die von der Polizei angeordneten oder sonst erforderlichen Sicherungsmassregeln zu treffen.

Es ist undenkbar, von einer öffentlichrechtlichen Transportpflicht da zu sprechen, wo der Betrieb der Eisenbahn gegen ein gesetzliches Verbot verstösst, denn die Bahn kann nicht zugleich dem Staate gegenüber zur Einstellung des Betriebes und andererseits zur Aufrechterhaltung des Betriebes verpflichtet sein. Dagegen besteht privatrechtlich allerdings auch für die nichtkonzessionierte Bahn der Kontrahierungszwang und die Ablehnung der Beförderung würde zur Folge haben, dass die Bahn sich dem Antragsteller schadenersatzpflichtig macht. Allerdings ergibt sich das Eigentümliche, dass der Eisenbahnunternehmer, wenn er etwa die Gefahr des Verbotes des Betriebes vor Augen sieht, nicht in der Lage ist, die Beförderung abzulehnen. Jedoch schwindet das Bedenken, wenn man erwägt, dass das Verbot des Staates sich nicht auf die Beförderung von Gütern, sondern auf den Betrieb erstreckt, aus diesem Grunde steht auch § 453 Abs. 2 Ziffer 2 HGB. nicht entgegen.

Richtig ist zwar, dass der Transportzwang das Korrelat des Betriebsrechtes ist und das letztere dem Unternehmer in unserem Falle fehlt. Aber auch dies kann nichts beweisen. Die Transportpflicht findet ihre Erklärung in der Tatsache des Betriebes einer Bahn. Wer eine dem öffentlichen Güterverkehr dienende Bahn betreibt, hat die von dem Handelsgesetzbuch daran geknüpften Pflichten. Gerade, wie etwa ein Beamter, der ohne Genehmigung seiner Behörde, ein Handlungsgehilfe, der ohne Genehmigung seines Chefs ein Handelsgewerbe treibt, Kaufmann mit allen Rechten und Pflichten eines Kaufmanns ist.

Dass eine konzessionierte, aber polizeilich nicht genehmigte Bahn der Transportpflicht privatrechtlich unterliegt, kann hiernach noch weniger zweifelhaft sein, obgleich auch hier dem Staate gegenüber eine Pflicht zur Einstellung des Betriebes, nicht zum Betriebe gegeben ist.

Schliesst der Absender mit einer nicht konzessionierten oder nicht genehmigten Bahn einen Frachtvertrag, so wird ihm, wenn neben der polizeilichen Genehmigung auch die Konzession mangelt, ein Recht, den Vertrag wegen Irrtums anzufechten, nicht versagt werden dürfen. Der Irrtum über den Mangel der Konzession ist als ein Irrtum über eine Eigenschaft der Person des Unternehmers zu betrachten, die im Verkehr als wesentlich anzusehen ist und den Absender der Regel nach vom Vertragsschlusse abgehalten haben würde, wenn er den Mangel gekannt hätte (§ 119 BGB.). Die Konzession als Privilegium drückt dem Unternehmer das staatliche Signum der Zuverlässigkeit in Hinsicht auf die Art des Betriebes und die finanzielle Leistungsfähigkeit auf. Letzteres ist schon in Rücksicht auf die Haftpflicht für Schäden an dem Versandgut (Verlust, Minderung, Versäumung der Lieferfrist) von besonderer

Wichtigkeit. Dagegen steht dem Kontrahenten ein Anfechtungsrecht wegen Irrtums nicht zu, wenn der Bahnunternehmer zwar im Besitze des Privelegiums ist, dem Bahnbetrieb aber die polizeiliche Genehmigung mangelt. Hier kann man von einem Irrtum über eine Eigenschaft der Person nicht sprechen, ebensowenig liegt ein Irrtum über den Inhalt der Erklärung vor, noch ein Irrtum über die Sache. Denn letzterer ist nur dann wesentlich, wenn über eine Sache kontrahiert wird. Hier ist aber das Unternehmen nicht Gegenstand des Fracht- und Personenbeförderungsvertrags.

Wird die nicht konzessionierte oder nicht genehmigte Bahn kraft polizeilichen Zwanges zur Betriebseinstellung veranlasst, so ist der Unternehmer schadensersatzpflichtig und zwar, wenn es ihm nicht nachträglich gelingt, die Genehmigung zu erhalten, aus dem Gesichtspunkte der verschuldeten Unmöglichkeit der Erfüllung; wenn die Beförderung nur verzögert wird, aus dem Gesichtspunkte der Versäumung der Lieferfrist, und zwar wird in der Regel nicht die Begrenzung des § 466 Abs. 2 HGB. Anwendung finden, weil zumeist mindestens grobe Fahrlässigkeit als vorliegend anzusehen sein wird. Der Absender kann, sobald etwa ein Anhalten des Zuges kraft polizeilichen Zwanges erfolgt oder die Abfahrt verhindert wird, nach § 423 HGB. von dem Vertrage zurücktreten, und zwar ohne Ersatzpflicht, da ja den Unternehmer ein Verschulden trifft.

Zu erörtern ist schliesslich noch die Frage, inwieweit eine ohne Genehmigung betriebene Bahn unter die Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes fällt. Wenngleich wir der mit zutreffenden Gründen von Eger bekämpften Ansicht des Reichsgerichts, dass jede, auch nicht dem öffentlichen Verkehr übergebene Bahn unter die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes fällt, nicht beitreten, kann man doch nicht etwa soweit gehen, dass man eine Bahn erst dann als dem öffentlichen Betriebe übergeben betrachtet, wenn die Betriebseröffnung mit staatlicher Genehmigung erfolgt ist, also mit der „Betriebsfähigkeitserklärung der Strecke“ (so Eger, HaftpflG. S. 51). Dem Betrieb übergeben ist eine Bahn nicht nur, wenn sie vom Staate als betriebsfähig sanktioniert ist, sondern wenn sie tatsächlich als öffentliche Eisenbahn betrieben wird; denn die Tendenz des Gesetzes geht dahin, die Öffentlichkeit gegenüber den mit der Tatsache des öffentlichen Verkehrs einer Eisenbahn gegebenen Gefahren (Durchschneidung öffentlicher Wege usw.) zu schützen. Richtig ist zwar, dass die Überlassung der Bahnpolizei, welche stets erst mit der staatlichen Genehmigung erfolgt, die Auferlegung höherer Verpflichtungen an den Unternehmer

rechtfertigt, so dass man sie als „Korrelat der Haftpflicht“ bezeichnen mag (RG. Entsch. vom 4. Mai 1891 Bd. 28 S. 207). Jedoch findet die erhöhte Haftpflicht nicht etwa in der Tatsache der Übertragung der Bahnpolizei ihre einzige Erklärung, vielmehr ist die Tatsache des Betriebs einer Bahn und ihre Übergabe an den öffentlichen Verkehr auch ohne staatliche Genehmigung Grund genug, den Unternehmer der strengeren Haftung zu unterwerfen, wobei noch bedacht werden muss, dass eine abweichende Ansicht den Bedürfnissen des Lebens wenig gerecht werden würde.

8.

Das Pfandrecht des § 440 Abs. 3 HGB. und seine prozessuale Geltendmachung.

Von Dr. F. Gorden, Landrichter in Hamburg.

Während im praktischen Leben die gewerbliche Tätigkeit des Spediteurs und des Frachtführers nicht streng voneinander unterschieden wird, der Sprachgebrauch sogar den den Umzug der Hausstandssachen bewirkenden Frachtführer als Möbelspediteur, den die von ihm übernommenen Transporte mittels Rollfuhre ausführenden, bahnamtlich bestellten Frachtführer als Bahnspediteur bezeichnet, erfordert das Rechtsleben eine genaue Differenzierung beider Kategorien von Gewerbetreibenden, die, namentlich bei dem Güterversandverkehr der grossen Transportunternehmen, schwierig sein kann, niemals aber unmöglich werden darf. Denn je nachdem es sich um Speditions- oder Frachtführertätigkeit handelt, je nachdem also im einzelnen Falle die Güterbeförderung als eigene Transportleistung übernommen wird[1]) oder nur die Besorgung eines Gütertransportes in Frage steht, sind die rechtlichen Konsequenzen verschieden und zwar sowohl hinsichtlich der Pflichten gegenüber dem Auftraggeber, als auch in Ansehung der diesen Gewerbetreibenden vom Gesetz verliehenen Rechte. Zu diesen Rechten gehört in erster Linie das dem Spediteur und Frachtführer eingeräumte Pfandrecht am Transportgute. § 410 HGB. konstituiert dem ersteren wegen der Fracht, der Provision, der Auslagen und Verwendungen, sowie wegen der auf das Gut gegebenen Vorschüsse ein Pfandrecht an dem Gute, sofern er sich in dessen Besitz befindet, insbesondere mittelst der Begleitpapiere über dasselbe verfügen kann. Ein gleiches Pfandrecht gewährt § 440 dem Frachtführer. In höchst singulärer Weise wird dies aber dahin erweitert, dass es trotz Besitzaufgabe fortbesteht, sofern nur der Empfänger noch im Besitze des Gutes sich befindet, und der Frachtführer sein Sicherungsrecht binnen drei Tagen nach der Ablieferung des Gutes gerichtlich geltend macht.

[1]) Vgl. Staub, Kommentar z. HGB. Anm. 9 und 10 zu § 425 und die dort zitierten Entsch. des ROHG. Bd. 9 Nr. 27 und Bd. 20 Nr. 84.

Nach Massgabe der Preuss. KonkO. vom 8. Mai 1855 gewährte bereits das alte Handelsgesetzbuch (Art. 409) dem Frachtführer ein solches Pfandrecht aus der Erwägung heraus, dass die Stellung des Frachtführers es häufig mit sich bringe, dass die Zahlung der Fracht erst nach Ablieferung und Prüfung des Gutes erfolge, und der Frachtführer, wenn er wegen der Ablieferung allein schon seines Pfandrechtes verlustig gehen sollte, in vielen Fällen schutzlos sein würde[1]. Der Kommissionsentwurf des neuen Handelsgesetzbuches wollte die Vorschrift des alten Rechtes nicht wieder aufnehmen. Die Fortdauer des Pfandrechts, so führte die Begründung aus[2], an einem nicht mehr im Besitze des Gläubigers befindlichen Gute enthalte eine Besonderheit, für die es an einem genügenden Grunde fehle. Die Frist für die nachträgliche Geltendmachung sei ausserdem so kurz bemessen, dass die Bestimmung erhebliche praktische Bedeutung nicht besitze. Jedoch schon der erste Entwurf eines neuen Handelsgesetzbuches führte das alte Recht wieder ein, obwohl er sich nicht der Erwägung verschloss, dass dadurch eine Abweichung von der internationalen Regelung des Frachtvertrages begründet wurde. Die Denkschrift[3] rechtfertigt dies mit folgenden Worten: „Der Entwurf behält die Vorschrift des (alten) Handelsgesetzbuchs bei, da sie den Bedürfnissen besser entspricht, als die Bestimmung des Berner Vertrags[4]. Ob etwa das Gut unterwegs eine Minderung erlitten hat, kann in vielen Fällen schon mit Rücksicht auf die Art der verfrachteten Ware vor der Ablieferung nicht festgestellt werden; bei Getreide müsste beispielsweise erst eine Verwiegung erfolgen. Oftmals wird aber der Empfänger Bedenken tragen, die Fracht zu zahlen, bevor feststeht, dass von dem Gute nichts verloren gegangen ist, und andererseits der Frachtführer zur Herausgabe des Gutes nur bereit sein, wenn er wegen seiner Frachtforderung gesichert ist. Es dient daher dem Interesse beider Beteiligten, wenn das Pfandrecht des Frachtführers auch nach der Ablieferung noch für kurze Zeit fortbesteht.

Ob diese Begründung, zumal im Hinblick auf die entgegengesetzte Ansicht des Kommissionsentwurfes, geeignet ist, die Konstituierung eines nicht bloss von dem internationalen, sondern auch von dem bürgerlichen Rechte völlig abweichenden Pfandrechts genügend zu rechtfertigen, mag dahingestellt bleiben. Tatsache ist, dass die Schaffung eines Pfandrechts ohne Besitz des Gläubigers an der Pfandsache eine vollständige Abweichung von den Regeln des Pfandrechts, wie sie das gemeine Recht

[1] Vgl. Preuss. Entw. 1857, Deckersche Geh. Oberhofbuchdruckerei, zu Art. 316.

[2] S. 246 ff.

[3] S. 265.

[4] Art. 21.

und jetzt das bürgerliche Gesetzbuch aufgestellt haben, enthält. Das BGB. erfordert für die wirksame Bestellung eines Pfandrechts prinzipiell die Übergabe der Sache an den Pfandgläubiger zum Pfandbesitz. Dieser Besitz fehlt bei dem dem Frachtführer in § 440 HGB. eingeräumten Pfandrecht. Letzterer erfordert nur Besitz des Schuldners. Es enthält aber noch die weitere Eigentümlichkeit, dass es ohne einen äusserlich in die Erscheinung tretenden Akt wieder vernichtet wird. Es verschwindet nämlich mit Ablauf des dritten Tages nach der Ablieferung des Frachtguts an den Empfänger, wenn der Frachtführer es nicht vorher gerichtlich geltend gemacht hat. Die Befristung hat die Bedeutung einer Resolutivbedingung, d. h. das Recht wird derart beseitigt, dass es als gar nicht entstanden zu gelten hat. Wenn Makower[1]) meint, dass das Pfandrecht unter der Voraussetzung des Besitzes am Gute auf seiten des Empfängers auf jeden Fall während dreier Tage nach der Ablieferung auch ohne gerichtliche Geltendmachung fortdauere, diese Geltendmachung nur die Fortdauer des Rechts über jenen dreitägigen Zeitraum hinaus bewirke, so stimmt u. E. diese Auslegung mit dem Gesetz nicht überein. Dieses macht den Fortbestand des Frachtführerpfandrechts kumulativ von der Voraussetzung abhängig, dass a) sich der Empfänger des Guts im Besitze desselben befinde, b) der Frachtführer sein Recht binnen drei Tagen nach der Ablieferung des Gutes gerichtlich geltend mache.

Unter dem Besitz des Empfängers hat man den unmittelbaren oder mittelbaren Besitz zu verstehen. Letzteres besagt zwar im Gegensatz zur Wortfassung des Art. 409 Abs. 1 des a. HB. der § 440 Abs. 3 des n. HGB. nicht ausdrücklich; es folgt aber daraus, dass der § 440 keine materielle Änderung des Art. 409 a. HGB. herbeiführen wollte, und dass man nur mit Rücksicht auf § 868 BGB. die Worte des Art. 409 Abs. 1: „oder bei einem Dritten sich befindet, welcher es für den Empfänger besitzt“, als überflüssig gestrichen hat. Wird demnach das Gut im Auftrage des Empfängers und für ihn beispielsweise in einem Lagerhause abgeliefert, so kann der Frachtführer sein Pfandrecht dem Lagerhalter gegenüber verwirklichen, und letzterer kann es nicht etwa auf Grund des ihm gegen den Empfänger zustehenden Pfandrechts illusorisch machen.

Die zweite Voraussetzung ist die gerichtliche Geltendmachung des Pfandrechts binnen drei Tagen nach der Ablieferung. Für die Berechnung dieser Frist sind die Vorschriften der §§ 187 Abs. 1, 193 BGB. massgebend. Der Tag der Ablieferung wird nicht mitgerechnet. Diese

[1]) § 143 Abs 2 HGB.

beginnt daher mit dem auf die Ablieferung folgenden Tage, mag dies ein Sonntag oder allgemeiner Feiertag oder ein Werktag sein. Fällt aber das Ende der Frist auf einen Sonntag oder allgemeinen Feiertag, so endet sie erst mit Ablauf des nächsten Werktages. Dauert die Ablieferung mehrere Tage, so entscheidet die Beendigung derselben für den Beginn der Frist.

Für die gerichtliche Geltendmachung des Pfandrechts kommen die ordentlichen und ausserordentlichen prozessualen Rechtsbehelfe in Betracht. In erster Linie handelt es sich nur um die Klage des Frachtführers gegen den Empfänger des Guts. Die Erwirkung eines Zahlungsbefehls kommt nach § 688 ZPO. nicht in Frage. Die Klage muss sich richten auf Herausgabe des Frachtguts zum Zwecke der Befriedigung für die Frachtforderung (§ 1231 BGB.). Darüber, dass sie bei dem zuständigen Gerichte erhoben sein muss, bestehen keine Meinungsverschiedenheiten. Solche sind nur hinsichtlich der Frage aufgetaucht, ob zur Wahrung der Frist die Klageeinreichung genüge oder ob die Klage innerhalb der Frist dem Beklagten zugestellt sein müsse. Düringer-Hachenburg[1]), Goldmann[2]) und Makower[3]) halten die Einreichung der Klage bei Gericht für ausreichend, während Staub[4]) und auch die neueste Ausgabe seines Kommentars nur die Zustellung der Klage für wirksam erachten. U. E. kann nur die letztere Auffassung richtig sein. Nach den Vorschriften der §§ 253, 269 ZPO. ist nur eine zugestellte Klage geeignet zur Verwirklichung materieller Rechte. Eine erst zum Zwecke der Terminbestimmung bei Gericht eingereichte Klage äussert keinerlei Rechtswirkung, wahrt insbesondere nicht gesetzliche Präklusivfristen. Die entgegengesetzte Ansicht, die sich darauf gründet, dass der § 440 HGB. über die Art der gerichtlichen Geltendmachung des Pfandrechts nichts bestimme, verkennt den Zusammenhang zwischen materiellem und Prozessrecht und lässt auser acht, dass für die gerichtliche Geltendmachung eines Rechtes nur prozessuale Grundsätze massgebend sein können.

Ist demnach nur die Zustellung der Klage zur Wahrung der dreitägigen Frist geeignet, so besteht die Gefahr, dass wegen der Kürze der Frist die Zustellung nicht erfolgen kann und dadurch der Verlust des Pfandrechts eintritt. Diese Gefahr muss dahin führen, sich zur Erhaltung des Pfandrechts der ausserordentlichen prozessualen Rechts-

[1]) Das HGB. vom 10. Mai 1897. III S. 614 (Aufl. 1907).

[2]) Das HGB. vom 10. Mai 1897, Anm. III 2c zu § 440.

[3]) a. a. O. I b/2 p.

[4]) Anm. 2 b zu § 440. Ebenso Urteil des KG. vom 30. Januar 1901 in den Blättern f. Rechtspflege im Bezirk des KG. 1901 S. 30.

behelfe zu bedienen. Als solche kommen der Arrest und die einstweilige Verfügung in Betracht. Ersterer findet statt zur Sicherung der Zwangsvollstreckung (§ 916 ZPO.). Bei der Geltendmachung des Frachtführerpfandrechts handelt es sich aber nicht um eine solche, sondern um die Realisierung eines sonst verschwindenden Rechts[1]). Man wird daher den Antrag auf Erlass einer einstweiligen Verfügung als das hauptsächliche Mittel der gerichtlichen Geltendmachung des Pfandrechts zu betrachten haben. Bei diesem Verfahren kann nur die Einreichung des Antrages bei dem nach §§ 937, 942, 943 ZPO. zuständigen Gericht in Frage kommen. Eine Zustellung an den Antragsgegner ist nicht Voraussetzung des Erlasses einer einstweiligen Verfügung. Genügt aber die blosse Einreichung des Antrages zur Wahrung der Frist, so ist es unerheblich, ob dem Antrage stattgegeben wird oder nicht, ob erst in der Beschwerdeinstanz die Verfügung erlassen oder die vom ersten Richter getroffene Anordnung wieder aufgehoben wird. Dies ergibt sich schon daraus, dass ein summarisches Verfahren, wie ein solches dem Verfügungsverfahren zugrunde liegt, niemals die Verwirkung eines Rechtes herbeiführen kann. Wahrt somit die rechtzeitige Einreichung des Antrages beim zuständigen Gericht die gesetzliche Präklusivfrist und — soweit der Empfänger des Gutes sich im Besitze des Frachtguts befindet — das Pfandrecht, so handelt es sich für den Frachtführer doch mehr um die Realisierung seines Rechts als um die Erhaltung desselben. Es verlohnt sich daher die Prüfung der Frage, welche Tatsachen der Antrag auf Erlass der einstweiligen Verfügung darzulegen hat, um den beabsichtigten Erfolg zu erzielen. Aus den prozessualen Regeln über das Verfügungsverfahren in Verbindung mit den materiellrechtlichen Vorschriften über den Frachtvertrag ergeben sich folgende Erfordernisse:

a) Der Antragsteller hat das Bestehen einer Frachtforderung und demzufolge den Abschluss eines Frachtvertrages glaubhaft zu machen.
b) Er hat glaubhaft darzutun, dass das Frachtgut an den Empfänger oder dessen Beauftragten ausgeliefert ist.
c) Er hat darzulegen, wann diese Auslieferung erfolgt ist, damit die Rechtzeitigkeit der gerichtlichen Geltendmachung geprüft werden kann.
d) Er hat schliesslich unter Glaubhaftmachung zu behaupten, dass die zweite der gesetzlichen Voraussetzungen vorliege, dass das Gut sich ganz oder teilweise im Besitze des Empfängers befinde[2]).

[1]) Arrestantrag halten für zulässig: Makower a. a. O. Bd. II Anm. I b 2 γ zu § 440, und für das Pfandrecht des Verfrachters: Schaps, Seerecht § 623 Anm. 6 β.

[2]) So auch das oben zitierte Urteil des KG. vom 30. Januar 1901.

Nicht nachzuweisen ist, dass der Empfänger des Frachtguts vergeblich zur Zahlung der Fracht aufgefordert worden ist. Eine solche Zahlungsaufforderung ist nicht Voraussetzung des Pfandrechts. Nicht glaubhaft zu machen ist ferner — und dies wird von den Gerichten öfter verkannt — die Gefährdung des zu sichernden Rechts. Denn die Gefährdung ergibt sich schon aus der Tatsache, dass der Empfänger des Frachtguts die Verfügungsgewalt über das Gut hat, es veräussern oder verpfänden und hierdurch bei Gutgläubigkeit des neuen Erwerbers oder Pfandgläubigers das gesetzliche Pfandrecht des Antragstellers illusorisch machen kann. Die einstweilige Verfügung auf Grund des § 440 Abs. 3 HGB. ist somit den auf Grund der §§ 885, 899, 1179, 1263, 1716 BGB. ergehenden richterlichen Anordnungen insofern verwandt, als es bei ihr einer besonderen Glaubhaftmachung der Gefährdung des zu sichernden Anspruchs nicht bedarf.

So stellt sich denn das dem Frachtführer durch § 440 Abs. 3 HGB. konstituierte Pfandrecht [1]) am Frachtgute als ein durchaus eigenartiges Rechtsgebilde dar, abweichend von den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts hinsichtlich seiner materiellen Voraussetzungen, eigentümlich geartet bezüglich seiner prozessualen Realisierung. Es bildet ein besonderes Privilegium des Frachtführers, und es lässt erkennen, welche Bedeutung der Gesetzgeber dem durch den Frachtführer vermittelten Güterumsatze beilegt, ein erneutes Dokument dafür, dass wirtschaftliche Erwägungen den Rechtsinstitutionen zugrunde liegen und Rechts- und Wirtschaftslehre in vielen Punkten sich berühren und ergänzen.

---

[1]) Dasselbe gilt natürlich für das Pfandrecht des Verfrachters.

9.

Der Schutz des Haftpflichtigen gegen Ausbeutung in der Schweiz.

Von Rechtsanwalt Dr. E. Guyer in Zürich.

I.

Schon lange ist bekannt, dass die bestehenden Haftpflichtgesetze gewissenlosen Personen Gelegenheit bieten, sich aus den Taschen der haftpflichtigen Personen ohne jegliche Berechtigung Geldleistungen zu verschaffen. Insbesondere leiden die Unfallversicherungsanstalten darunter, und von diesen am meisten jene, die sich mit der sog. Kollektiv-Haftpflichtversicherung befassen, womit nicht gesagt sei, dass nicht auch auf anderem Gebiete der Unfallversicherung dieses Unkraut wuchert. Nun stehen wir in der Schweiz kurz vor dem Erlass eines Bundesgesetzes betreffend die staatliche Unfall- und Krankenversicherung, und es ist wohl zu befürchten, dass die missbräuchliche Ausbeutung der haftpflichtigen Partei durch die „Berechtigten" weiter vorkommen, wenn nicht gar in vermehrtem Masse versucht werden wird.

II.

Die Schweiz besitzt an Fürsorgegesetzen:

1. Das Bundesgesetz betreffend die Haftpflicht aus Fabrikbetrieb vom 25. Juni 1881 (zitiert Fabrikhaftpflichtgesetz oder FHG.).
2. Das Bundesgesetz betreffend die Ausdehnung und die Ergänzung des Bundesgesetzes vom 25. Juni 1881, vom 26. April 1887 (zitiert Novelle).
3. Das Bundesgesetz betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post vom 28. März 1905 (zitiert EHG.).
4. Das Bundesgesetz betreffend die elektrischen Stark- und Schwachstromanlagen vom 24. Juni 1902, insbesondere Art. 44 (zitiert Starkstromgesetz).
5. Das Bundesgesetz betreffend Versicherung der Militärpersonen gegen Krankheit und Unfälle vom 28. Juni 1901, ergänzt und abgeändert durch das Bundesgesetz vom 27. Juni 1906.

Zu diesen Gesetzen und teilweise an Stelle derselben werden in absehbarer Zeit treten:

6. Ein Bundesgesetz betreffend die staatliche Unfall- und Krankenversicherung.
7. Ein Bundesgesetz betreffend die Haftpflicht der Automobilhalter.

Alle diese Gesetze unterwerfen ihrer Herrschaft Betriebe, in denen, in ihrer Gesamtheit genommen, viele tausend Personen beschäftigt werden. Sie zeichnen sich durch eine besondere Gefährlichkeit aus, und es werden in ihnen jedes Jahr viele tausend Menschen an ihrer Gesundheit geschädigt werden.

III.

1. Die erwähnten Gesetze und analog die Verträge aus dem Gebiete der privaten Unfallversicherung bezwecken den ganzen oder teilweisen Ausgleich des Schadens, der dem Geschädigten durch Verminderung seiner Arbeitsfähigkeit zufolge eines haftpflichtigen Vorganges zugefügt wird. Und zwar existiert die Ersatzpflicht sowohl bei bloss vorübergehenden Schädigungen, als auch bei sog. bleibenden Nachteilen.

Ersetzt werden Mehrauslagen und sodann hauptsächlich der entgangene Verdienst.

2. Das Mass der Vergütung des entstandenen Schadens ist sehr verschieden.

Es sind grundsätzliche Differenzen zu konstatieren. Während das eine Gesetz den ganzen entstandenen Schaden ersetzt haben will, geben andere Maximalgrenzen der Ersatzsumme an, so dass in allen Fällen, wo der Schaden den Betrag dieser Maximalsumme übersteigt, kein vollständiger Ersatz des Schadens stattfindet. Die Feststellung einer Minimalgrenze ist selten, doch wird auch eine solche im Militärversicherungsgesetz statuiert.

Sehen wir uns in diesem Punkte die Gesetze näher an, so wird folgendes ersichtlich:

Das EHG. spricht allein die Pflicht zu Ersatz des ganzen Schadens, also auch des ganzen Verdienstausfalles aus[1]). Das FHG. (und damit die Novelle) kennen eine Maximalgrenze von Fr. 6000 resp. den Betrag des sechsfachen Jahresverdienstes. Dieser Maximalbetrag wird aber auch nur selten zugesprochen, weil in den meisten Fällen noch eine Reduktion von 10 bis 20 % wegen Zufall eintritt. Die von dem Starkstromgesetz beherrschten Geschädigten erhalten die Entschädigung entweder nach EHG. oder nach FHG., je nach der Art des Betriebes, in welchem sie den Unfall erlitten haben. Das Militärversicherungsgesetz gewährt eine jährliche Entschädigung im Betrage von maximal 70 % des 300fachen Tagesverdienstes, der im Minimum

---

[1]) Eine Ausnahme schafft allein Art. 4 EHG., der bestimmt, dass bei aussergewöhnlich hohem Einkommen der Richter eine Ermässigung der Entschädigung nach seinem freiem Ermessen eintreten lassen kann.

auf Fr. 3 und im Maximum auf Fr. 7,50 festgesetzt wird. Die staatliche Unfallversicherung wird maximal eine jährliche Rente von 70 % (Entwurf 60 %) des Jahresverdienstes gewähren. Das zukünftige Automobilhaftpflichtgesetz wird voraussichtlich wieder analog dem EHG. die Pflicht zum Ersatz des ganzen Schadens statuieren.

IV.

Die Art und Weise der Ausbeutung des Haftpflichtigen durch den Berechtigten nun ist sehr verschieden. Stets geht sie auf die Beschaffung eines möglichst grossen finanziellen Vorteiles, dem die Berechtigung fehlt.

Für die Regel besteht der erstrebte Vorteil in Lohn- oder Entschädigungssummen für vorübergehende oder dauernde vollständige oder teilweise angebliche Arbeitsunfähigkeit. Seltener sind die Fälle, wo lediglich auf Bereitung möglichst grosser Auslagen (Arzt- und Heilungskosten etc.) hingearbeitet wird. Meistens lassen sich diese letzteren Fälle nur in Verbindung mit dem Streben nach grossen Geldentschädigungen konstatieren.

V.

So zahlreich auch diese Fälle der Ausbeutung vorkommen, so ist es doch ziemlich schwierig, eine grössere Anzahl von Beispielen zusammenzubringen. Durch die Literatur und das Entgegenkommen der Unfallversicherungsanstalten „Zürich“ und „Winterthur“ sind uns nun folgende Fälle bekannt geworden, welche wir unter Angabe der Quelle in fortlaufender Numerierung hier resumieren wollen:

Secrétan, l'assurance contre les accidents, gibt folgende Beispiele:

Nr. 1. Ein Versicherter fiel von einem Gerüst auf die Fusssohle und klagte über Schmerzen im linken Bein. Es schienen Symptome von Hüftweh vorhanden zu sein, und er genoss so während 3 Monaten die Vorteile der Versicherung. Es wollte nicht besser gehen, er ging an 2 Stöcken, und oft musste ihn der Arzt zu Hause besuchen. Man schritt zur Operation, aber als man daran war, die Narkose vorzunehmen, ergriff der Patient, alle Anwesenden bedrohend, im Galopp die Flucht.

Nr. 2. Ein anderer fiel, als er eine Last trug und klagte dann über Bauchschmerzen. Er wies dem Arzt mehrmals getrübten Urin vor, so dass dieser den Zustand des Patienten für sehr ernst ansah. Er wurde daraufhin auf die Klinik spediert, genau kontrolliert, und es ergab sich dann ganz normaler Urin.

Nr. 3. Ein Versicherter wies dem Arzt eine kleine Fleischwunde am Finger vor. Die Haut war weg. Der Arzt konstatierte Steifheit des Fingers auf Grund eines früheren Unfalles und weiter als dessen Folge eine starke Wölbung auf der Höhe der beiden hinteren Gelenke. Nach 6 Tagen war die Wunde geheilt, aber der Verletzte weigerte sich zu arbeiten. Ein anderer Arzt verordnete ihm 8 Tage „Ferien“, und am Ende derselben beklagte sich der Patient über Schmerzen im Rücken der Finger. Er erhielt weitere 14 Tage „Ferien“. Am Ende derselben konsultierte er noch einen weiteren Arzt, der ihm noch 3 Wochen „Ferien“ ver-

schrieb. Dr. Secrétan verschaffte ihm dann einen Monatslohn gegen Schlussquittung, um den Fall zu erledigen.

Nr. 4. X hatte sich eine Hautrisswunde an der Stirne zugefügt, indem er an einen Eisenbalken angestossen war. Die Wunde war in 3 Tagen geheilt, aber X klagte über Kopfschmerzen und wurde daher auf 3 Wochen von der Arbeit befreit. Nach 5 Monaten erfuhr Secrétan, dass X gegen die Gesellschaft einen Prozess angestrengt hatte, indem er behauptete, eine alte, über der linken Augenhöhle vorhandene Narbe sei die Folge des Unfalles gewesen.

Nr. 5. Ein Versicherter hatte eine 2 cm lange Hautwunde am Knie. Er marschierte aber nur an Krücken. Die ärztliche Untersuchung konstatierte eine unbedeutende Hautwunde am Knie und eine starke Abmagerung der Muskeln der unteren Gliedmassen und des linken Hinterbackens. Verschiedene Ärzte konnten sich diese Erscheinung nur als eine systematische Immobilisation der linken unteren Gliedmassen erklären. Ein anderer Arzt hielt aber diese Erscheinung als eine durch die Wunde bewirkte, im Zunehmen begriffene Nervenentzündung, welche eine Verletzung der Endpartien des Rückenmarks bewirkt hätte.

Das Gericht war unschlüssig, sprach aber doch 2000 Fr. Entschädigung.

Nr. 6. X erhielt durch einen Stein eine Kopfwunde von 5 cm Länge. Ein Schädelbruch war nicht vorhanden. Die Wunde heilte rasch. X beklagte sich über Schwindel und Zittern in den Beinen. Auf Klage hin wurden ihm Fr. 4800 zugesprochen. Zwei Monate später traf X Dr. Secrétan, lud ihn zu einem Glas Bier ein und erzählte dann dem Arzt aufgeräumt seine Zukunftspläne, wobei er das beste Aussehen zeigte.

Nr. 7. Y erhielt am Arm durch einen elektrisch geladenen Draht einen Schlag. Er bewegte Arm, Vorderarm und Hand nur mühsam. Er beklagte sich über eine allgemeine Schwäche im Arme. Während 8 Monaten zeigte sich keine Besserung. Er erhielt auf Klage hin Fr. 6000. Kurze Zeit nach der definitiven Erledigung arbeitete Y dann bei voller Gesundheit in einer Fabrik, und Secrétan ist überzeugt, dass er überhaupt völlig geheilt war.

Nr. 8. Z zog sich eine Fussverstauchung zu, hernach hinkte er, wobei der Fuss noch immer gedreht war, und zwar lief er auf dem äusseren Rande des Fusses. Dieses Hinken, sagt Secrétan, sei unverständlich. Wenn eine Paralysis der Wadenbeinmuskeln vorhanden wäre, müsste er „mähend“ marschieren, um das Körpergewicht auf die Fussohle verlegen zu können. Um seinen Gang zu erklären, müsste als Folge der Verstauchung nicht nur die Paralysis der Abziehmuskeln, sondern auch eine Steifheit der Anziehmuskeln vorliegen. Secrétan fand in gemeinsamer Untersuchung mit einem andern Arzt augenscheinliche Beweise für die Simulation. Z. klagte aber doch, erhielt zwei günstige ärztliche Gutachten, und das Gericht sprach ihm Fr. 4200 zu.

Nr. 9. X hatte sich den Vorderarm in der mittleren Partie durch ein Wagenrad eingeklemmt; seither konnte er die Finger nicht mehr bewegen. Er hielt sie fast ausgestreckt und konnte keine Bewegung ausführen. Eine sichtbare Verletzung war nicht vorhanden. Im Spital schrieb der behandelnde Arzt diese vollständige Paralyse der Hand einer Entzündung des peripherischen Nervennetzes oder einer traumatischen Nervenkrankheit zu. Ein anderer Arzt, der den Patienten en passant untersuchte, zweifelte nicht an dem Vorliegen von Simulation, was X bestritt. In der Narkose mit Äther bewegte er die Finger und drückte dem Arzte kräftig die Hand. Die Versicherungsgesellschaft gewährte ihm, um die Kosten des Prozesses zu ersparen, eine kleine Abfindungssumme.

Dr. Patry erzählt uns in der „Revue Suisse des Accidents du travail“ Bd. II Nr. 1 eine Reihe weiterer Fälle. Wir fahren in der Numerierung fort.

Nr. 10. C. August, 25 Jahre alt, Italiener, Handlanger, trat am 2. April zur Arbeit ein. Am 6. April verletzte er sich an einem Handwagen und erhielt eine kleine Wunde auf der Rückseite des linken Mittelfingers. Dr. Patry, der ihn am gleichen Tage untersuchte, schätzte die Dauer der Arbeitsunfähigkeit auf ca. acht Tage. Nach 95 Tagen hatte die Wunde ein viel schlechteres Aussehen, als am ersten Tage. Der Verletzte schützte Abreise vor und erhielt Fr. 350 als Abfindungssumme.

Nr. 11. P. August, 22 Jahre alt, Italiener, Handlanger, eingetreten zur Arbeit im Mai 1906. Am 29. Juni wurde er durch einen Stein auf der dorsalen Seite des linken Zeigefingers verletzt. Schätzung 10 Tage Arbeitsunfähigkeit. Nach 57 Tagen war er noch nicht geheilt.

Nr. 12. P. Jean, 21 Jahre alt, Italiener, Handlanger. Eingetreten am 25. September 1906. Gleichen Tages stach er sich mit einem Nagel in das Knie. Schätzung 10 Tage Arbeitsunfähigkeit. 76 Tage nachher war die Wunde grösser und hatte ein viel schlechteres Aussehen.

Nr. 13. D. August, 27 Jahre alt, Italiener, Maurer, eingetreten im August 1906. Am 5. Oktober wurde er durch einen Stein am rechten Zeigefinger verletzt. Arbeitsunfähigkeit auf 8 Tage geschätzt. Nach 66 Tagen Ferien war die Wunde trotz ärztlicher Behandlung noch nicht vernarbt. Es existierte ausserdem eine ausgesprochene Steifheit des Fingers.

Nr. 14. D. Paul, 25 Jahre alt, Italiener, Maurer. Am 3. Oktober 1906 eingetreten. Unfall am 3. Oktober; er hatte sich beim Abreissen eines Gerüstes eine Verletzung zwischen dem Daumen und dem Zeigefinger der rechten Hand zugezogen. Schätzung der Arbeitsunfähigkeit auf 10 Tage. Er brachte es aber auf 66 Tage, während die Verletzung schon in den ersten 14 Tagen sich besserte.

Nr. 15. M. Louis, 19 Jahre alt, Italiener, Handlanger. Eingetreten 30. Oktober 1906. Er verunglückte am gleichen Tage, da ihm ein Stein auf das rechte Bein gefallen war. Schätzung auf 10 Tage Arbeitsunfähigkeit. Am dritten Tage hatte sich der Charakter der Verletzung total geändert. Der Arzt schöpfte Verdacht und verlangte von dem Verletzten den Eintritt in das Krankenhaus, was dieser verweigert. Entschädigung Fr. 109. — à titre de convalescence.

Nr. 16. Derselbe M. Louis trat am 28. November bei einem andern Meister ein. Am gleichen Tage wiederum fiel ihm neuerdings ein Stein auf den linken Vorderarm. Zufolge der Ähnlichkeit der Unfälle wurde er mit seinem Begehren von der Unfallversicherungs-Aktiengesellschaft Winterthur abgewiesen. M. flieht unbekannt wohin.

Nr. 17. M. Celestin, 40 Jahre alt, Italiener, Maurer. Eintritt 15. August 1906. Am 11. Oktober fiel er und erlitt eine Quetschung der linken Wade. Arbeitsunfähigkeit auf ca. 14 Tage geschätzt. Am 31. Oktober wies die Wunde einen andern Charakter auf. Der Aufforderung, sich in das Krankenhaus zu begeben, kam er nicht nach und erklärte, er wolle nach Italien verreisen. Abfindung Fr. 300.

Nr. 18. Aber er verreiste nicht, sondern trat am 5. November bei einem andern Meister ein, wo er am 30. November einen Hammerschlag auf den linken Daumen erlitt. Schon am 3. Dezember hatte sich der Charakter der Wunde wieder geändert. Er bestritt jede Einwirkung auf die Wunde und schwur, dass er ein braver Arbeiter sei. Seine Begehren wurden abgewiesen.

Nr. 19. X, 26 Jahre alt, Italiener. Maurer. Eingetreten im August 1906. Unfall am 31. Oktober durch Steinsplitter, Verletzung auf der dorsalen Seite des kleinen Fingers. Schätzung der Arbeitsunfähigkeit auf ca. 10 Tage. Am 15. November wurde er als geheilt erklärt. Am 16. November zeigte er eine Wunde. Dass diese künstlich sei, gestand er am 17. November ein. Geheilt am 4. Dezember.

Nr. 20. A. François, 22 Jahre alt, Italiener. Maurer. Eingetreten am 24. November 1906. Am 28. November verletzte er sich beim Abladen von Steinen, was zwei oberflächliche Verletzungen auf dem linken Handrücken hervorrief. Arbeitsunfähigkeit ca. 8 Tage. Am 3. Dezember hatte eine Wunde einen andern Charakter, während die andere nicht „bearbeitet" worden war.

Dr. Patry beobachtete die nicht bearbeitete Wunde besonders. Sie war am 8. Dezember fast ganz vernarbt, während die erstere noch schwärzer und kraterförmig war und ganz verbrannte Ränder besass.

Dr. Morel beschreibt in der „Revue Suisse des Accidents du travail" Bd. II S. 37 ff. einige Fälle von freiwilliger Aggravation von Wunden:

Nr. 21. Am 30. Oktober 1907 konsultierte ihn ein italienischer Maurer und wies eine Wunde auf dem Rücken des rechten Zeigefingers vor. Die Dauer der Arbeitsunfähigkeit wurde auf 8—10 Tage geschätzt. Nach 3 Tagen hatte sich die Wunde gebessert. Am 5. Tage war jedoch eine vollständige Veränderung zu konstatieren. Recherchen ergaben, dass derselbe Verletzte schon einmal verletzt gewesen war und damals statt einer 15tägigen Arbeitsunfähigkeit eine solche von 132 Tagen „genossen" hatte.

Nr. 22. Ein anderer Arzt, dem Dr. Morel den vorausgehenden Fall (Nr. 21) erzählt hatte, wurde aufmerksam auf einen Patienten, an dem er die gleichen Merkmale der freiwilligen Aggravation entdeckte. Nr. 21 und 22 wurden angeklagt und vom Tribunal correctionel in Neuenburg zu je 3 Monaten Gefängnis, resp. Busse und den Kosten verurteilt.

Die „ZUERICH" Allgemeine Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-Aktiengesellschaft, Zürich, gab mir Kenntnis von folgenden Fällen:

Nr. 23. Tosini Massimiliano, Italiener, Maurerhandlanger, behandelte eine unbedeutende Verletzung des linken Mittelfingers mit einem Ätzmittel. Er verzögerte dadurch die Heilung um mehr als 2 Monate (statt 3—4 Tage) und führte auch einen bleibenden Nachteil, bestehend in einer Versteifung des verletzten Fingers, herbei. Schaden Fr. 264. — Urteil: 4 Monate Einsperrung, 5 Jahre Landesverweisung, Kosten. Entschädigung (Urteil des Obergerichtes Solothurn vom 15. Juni 1907).

Nr. 24. Zampagno Pietro, Joseph, Italiener, Handlanger, erlitt angeblich eine Ritzwunde am linken Zeigefinger. Er „behandelte" die Wunde schon, ehe er zum Arzte ging, dem deren schmutziger Zustand sofort auffiel. Heilungsdauer 3 Monate statt 3 bis 4 Tage. Z. hatte gleich Tosini (Nr. 23) einen bleibenden Nachteil bestehend in der Versteifung des Fingers bewirkt. Schaden Fr. 206. — Strafe: 6 Monate Einsperrung und 5 Jahre Landesverweisung, Kosten und Entschädigung (Urteil des Obergerichtes Solothurn vom 15. Juni 1907).

Nr. 25. Giuseppe Vigni, Fabrikarbeiter, hatte die Heilung der Wunde am linken Kleinfinger, die etwa 14 Tage beansprucht hätte, um über zwei Monate hinausgezögert. Die zugenähte Wunde musste infolge Verätzung wieder geöffnet

werden. Urteil: 1 Monat Zuchthaus, Kostenauflage (Urteil des Bezirksgerichtes Baden vom 8. Oktober 1907).

Nr. 26. Francesco Zani, Maurer, Italiener, 26 Jahre alt, erlitt in Arbon eine Wunde an der rechten Hand, die in 14 Tagen geheilt sein konnte, die aber auch nach 5 Wochen noch nicht heilen wollte. Im Spital konnte dann konstatiert werden, dass Z. durch Schürfen und Unterbinden der Wunde die Heilung verzögerte. Strafe: 6 Wochen Gefängnis, Kosten und Entschädigung (Urteil des Bezirksgerichtes Arbon vom 25. Oktober 1907).

Nr. 27. Favre Celestino, Handlanger, Italiener, 29 Jahre alt. Am Unfalltage fielen ihm Ziegel auf die Hand und verursachten eine starke Schwellung derselben nebst einigen flächenhaften Schürfungen. Tiefe oder schwere Verletzungen waren nicht vorhanden. Die Arbeitsunfähigkeit wurde auf 8—10 Tage geschätzt. Nach einiger Zeit wies Favre Celestino eine ziemlich grosse, lochförmige Wunde vor, die nur durch unerlaubten Eingriff entstanden sein konnte. Die Heilung trat erst nach 2 Monaten ein. Beim Beklagten fand sich konzentrierte Essigsäure vor. Strafe: 3 Monate Arbeitshaus, 5 Jahre Landesverweisung und Kosten samt Entschädigung (Urteil des Bezirksgerichtes St. Gallen vom 1. November 1907).

Nr. 28. Joni Cleanto, Handlanger, Italiener, 26 Jahre alt, hatte anfangs 1906 einen Unfall in Davos erlitten, der eine Versteifung des Zeigefingers bewirkte, und aus diesem Grunde Fr. 1175,80 erhalten. Am 15. April 1907 trat er in St. Gallen in Arbeit und verunglückte am 17. April, indem ihm ein Stein auf die rechte Hand fiel und eine unbedeutende Quetschung des rechten Mittelhandknochens und Verletzung und Schürfung der Fingerrücken hervorrief. Die Untersuchung zeigte, dass der Zeigefinger steif war. Der Angeklagte erklärte jedoch, noch keinen Unfall erlitten zu haben. Im Spital zeigte sich in den ersten Tagen in der Handschwellung ein feiner brauner Punkt, worauf dann ein kleiner Schorf entstand, der sich ablöste. Diese so entstandene Wunde war bis Mitte Mai geheilt. Beim Beklagten fanden sich Hühneraugenmittel und allerlei Salben vor. Die Handschwellung erwies sich als künstlich hervorgebracht. Die Versteifung des Zeigefingers war die Folge des früheren Unfalles, an den sich der Angeklagte erst spät wieder erinnerte. Strafe: 9 Monate Arbeitshaus, 10jährige Kantonsverweisung (Urteil des Bezirksgerichtes St. Gallen vom 3. Januar 1908).

Nr. 29. Joh. Stark, 34 Jahre alt, Elsässer, Färbereihandlanger, erlitt beim Abladen von Flaschen eine Lappenschnittwunde am Nagelglied des rechten Mittelfingers. Nach 3 Wochen wurde er als geheilt entlassen. Er nahm die Arbeit wieder auf, arbeitete aber während eines Vierteljahres sehr wenig und wurde dann mit Fr. 413,25 abgefunden.

Es stellte sich darauf heraus, dass Stark sich durch Ätzung neue Wunden beigefügt hatte. Auch konnte bewiesen werden, dass er mehrmals ohne Not den Verband abnahm. Schaden über Fr. 300. Strafe: 4 Monate Gefängnis, Kosten (Urteil des Strafgerichtes von Baselstadt vom 4. Februar 1908).

Die Schweizerische Unfallversicherungs-Aktiengesellschaft in Winterthur stellt mir Urteilsauszüge über folgende Fälle zur Verfügung:

Nr. 30. Hans Schwarz, Maler, war gegen Unfälle in seinem Berufe versichert. Er half nun einem Bekannten namens Geiger an einer Limonadenmaschine eine Schraube lösen, wobei eine Flasche in Trümmer ging und den Schwarz am Knie verletzte. Der Versicherungsgesellschaft gegenüber erklärte er, er sei vom

Dache gestürzt und habe sich am Blech geschnitten, durch welche unwahre Angabe er eine Entschädigung von Fr. 331.50 erhältlich machte. Strafe: 2 Monate Gefängnis (Urteil des Kriminalgerichtes Appenzell a. Rhoden vom 14. November 1907).

Nr. 31. Paul Massanti, Italiener, geb. 1832, Handlanger, gab an, es sei ihm ein Ziegelstein auf die Hand gefallen, und er habe dabei eine (unbedeutende) Quetschwunde an der linken Hand erlitten. Heilungsdauer 3—4 Tage. Nach einigen Tagen hatte sich diese Wunde auf rätselhafte Art verschlimmert und verändert. Der Mittelfinger wurde steif, die Wunde heilte schlecht. Der behandelnde Arzt behandelte auch den Pietro Zampagna (Nr. 24) und gleichzeitig erfuhr er von Fall Tosini (Nr. 23). Die Wunden wiesen denselben Charakter auf. Strafe: 3 Monate Einsperrung (Urteil des Amtsgerichtes Olten).

Nr. 32. Camagni August, Italiener, Handlanger, geb. 1882, hatte am 18. April 1907 eine Verletzung am linken Zeigefinger erlitten, der Wunde dann eine Säure beigegeben und dadurch die Heilung verzögert. Auch hatte er sich eine zweite Wunde beigefügt. Strafe: 3 Wochen Gefängnis (Urteil des Bezirksgerichtes Zürich vom 9. Januar 1908).

Nr. 33. Johannes Wenger behauptete, einen Unfall erlitten zu haben, bei dem er die linke Schulter gequetscht habe; dabei habe er auch die Lunge verletzt und müsse nun Blut speien. Mehrere Ärzte konstatierten das Blutspeien als vorhanden, konnten sich aber über die Ursache nicht klar werden. Professor Dr. Eichhorst stellte dann fest, dass Wenger ganz gesund war und das Blut einfach aus dem Zahnfleisch heraussog. Wenger hatte an Entschädigung über Fr. 1200 erhalten. Strafe: 2 Monate Einsperrung (Urteil des Bezirksgerichtes Schaffhausen).

Nr. 34. Horko Johann, Lader in einer Ziegelei, brachte sich selber eine Fingerverletzung bei und liess, um den Unfall glaubhaft erscheinen zu lassen, einen Ziegelsteinhaufen zusammenfallen. Den Verband löste er ab, weil die Wunde nicht so rasch heilen dürfe; er wolle noch einige Zeit „Unfall" machen. Strafe: 3 Monate Gefängnis, Kosten, Antrag auf Ausweisung (Urteil des Korrektionellen Gerichtes des Kantons Basel—Landschaft vom 23. Mai 1908).

Die Monatsblätter für Fabrikgesetzgebung und Haftpflichtwesen Bd. III Heft 4 S. 57 enthalten einen Urteilsauszug über folgenden Fall:

Nr. 35. Joseph Fangasio hat zu Schaden der „Mutuelle Vaudoise" die Wunde durch Beigabe eines flüssigen Giftes verschlimmert und die Heilung, die 5—6 Tage gedauert hätte, stark hinausgezogen. Ohne Grund hatte er auch den Verband, der ihn nicht hinderte und ihm auch keine Leiden verursachte, gelöst. Strafe: 1 Monat Korrektionshaus, Kosten und Entschädigung (Urteil des Korrektionellen Gerichtes des Saanebezirkes (Kt. Freiburg) vom 21. Mai 1907).

Man darf nun nicht glauben, dass diese erwähnten 35 Fälle eine erschöpfende Aufzählung aller Fälle seien. Das Register liesse sich wohl vermehren. Bringen doch fast jeden Tag die Tageszeitungen Berichte über dieses Unwesen. Wir wollen nur noch verweisen auf einen Artikel im Aargauer Tagblatt vom 5. Februar 1908, wo noch eine Reihe weiterer Fälle festgenagelt ist, und auf die Neue Zürcher Zeitung vom 16. Juni 1908, erstes Abendblatt, wo aus dem Berichte der „HELVETIA", Schweizerische Unfall- und Haftpflichtversicherungsanstalt in Zürich, folgender Passus abgedruckt ist:

„Die Ansprüche und Invaliditätsentschädigungen, selbst für die geringfügigsten Verletzungen, bei denen von einer erheblichen Beschränkung der Arbeitsfähigkeit im eigentlichen Sinne des Wortes nicht gesprochen werden kann, nehmen von Jahr zu Jahr immer mehr überhand. Dazu kommen die immer häufiger zutage tretenden Fälle von künstlich zugefügten Verletzungen durch Säuren, Ätzstoffe usw. bei Arbeitern italienischer Nationalität. Um in dieser Beziehung Abhilfe zu schaffen, sahen sich die Unfallversicherungsgesellschaften veranlasst, derartige Betrüger dem Strafrichter zur Ahndung zu überweisen. Auch wir mussten zu diesem Mittel schreiten. Nach einer Erklärung des italienischen Handelsministers in der Kammer hatte die „Cassa Nazionale per gli Infortuni“ die Versicherungsprämien vervierfachen müssen, um ihren Anforderungen gerecht werden zu können. Das komme daher, dass, wie eine vorgenommene Untersuchung ergeben habe, die Simulation von Verletzungen einen derartigen Grad von Vollkommenheit erreichte, dass die Ärzte der Meinung seien, es existiere eine eigentliche medizinische Schule, um die Arbeiter die Verstellung zu lehren. Für die künftige staatliche Arbeiterunfallversicherung, welche nun auch die Nichtbetriebsunfälle in die Versicherung einschliessen will, eröffnen diese Feststellungen des italienischen Handelsministers eine bedenkliche Perspektive, zumal die Grosszahl der im schweizerischen Baugewerbe beschäftigten Arbeiter sich aus Italienern rekrutiert“.

Zu vergleichen wäre auch die Arbeit von Dr. Ed. Trombetta: Sulle malattie ocularie simulate A. Z. 1907 S. 81.

Mit dieser Auffassung ist die „HELVETIA“ nicht allein. Sagen doch die Eidgenössischen Fabrikinspektoren des I. und III. Kreises in ihren Berichten 1904/05 S. 53 und 237:

S. 53: „Bedauerlicherweise gilt es schon jetzt in weiten Kreisen gar nicht als etwas Ungebührliches, die Unfallversicherung ein wenig zu beschwindeln“.

S. 237: „Auf der andern Seite wird die Haftpflicht recht häufig missbraucht, und es werden in zahlreichen Fällen Ansprüche erhoben, die oft in nichts zusammenfallen oder sich als Krankheitsfälle entpuppen. Überhaupt nimmt das Simulantentum immer mehr zu und schädigt das Ansehen des Gesetzes“.

Das sind schlimme Aussichten, und es ist höchste Zeit, dass man diese Krankheit erkennt und bekämpft. Wenn auch heute die Italiener das Hauptkontingent stellen, so ist damit doch nicht gesagt, dass das Übel nicht auch Personen anderer Landesangehörigkeit ergreife.

VI.

Überblickt man die Arten, auf welche die Ausbeutung der Haftpflichtigen betrieben wird, und versucht man eine Gruppierung, so ergibt sich: Viele Geschädigte erschweren durch eigene schädigende Einwirkungen die Verletzung in ihren Folgen. Andere täuschen irgendeinen Unfall vor und erklären eine selbst zugefügte oder auch fingierte Verletzung als dessen Resultat. Auch kommen Fälle vor, wo eine schon geheilte Verletzung zur Grundlage eines neuen Entschädigungsbegehrens gemacht werden will.

Das sind die Haupttypen unberechtigter Inanspruchnahme der Pflichtigen seitens „des Berechtigten“.

Kaufmann, Handbuch der Unfallmedizin, III. Aufl. S. 121 unterscheidet:

1. Erfindung oder Vortäuschung des Unfalles,
2. Selbstverletzung und Selbstverstümmelung,
3. Dissimulation,
4. Übertreibung, Aggravation,
5. Simulation,

und er definiert die Simulation (S. 131) als die Vortäuschung von Krankheiten oder krankhaften Erscheinungen, welche in Wirklichkeit nicht existieren oder nicht im Zusammenhang mit einem Betriebsunfalle stehen.

Davon soll sich unterscheiden einmal die Erfindung, zu welcher Kaufmann (S. 121) diejenigen Fälle rechnet, in denen der Geschädigte zwar einen Unfall, aber keinen haftpflichtigen Unfall, erlitten hat, den er aber als solchen ausgibt;

und sodann:

die Selbstverstümmelung, welche (S. 123) diejenigen Fälle umfassen soll, wo der Geschädigte sich die Verletzung selber beigefügt hat oder sich von einem Dritten hat zufügen lassen.

Wir halten diese Unterscheidungen für zu diffizil. Alle diese Fälle lassen sich u. E. unter den Begriff Simulation vereinigen. Stets handelt es sich ja darum, eine nicht haftpflichtige Verletzung als solche auszugeben, um aus der letztern fliessende Ansprüche geltend machen und realisieren zu können. Es wird aber schwer halten, eine saubere Trennung durchzuführen; Kaufmann selber verrät dies schon in den von ihm versuchten Definitionen dieser drei Begriffe. Man kommt bei ihrer Prüfung und Vergleichung dazu, dass er mit etwas andern Worten stets das Gleiche sagt.

2. Für sich zu betrachten ist dagegen die Aggravation. Bei dieser liegt an und für sich ein haftpflichtiger Unfall vor, aber der Verletzte vergrössert die Folgen des Leidens durch Handlungen oder Unterlassungen oder er täuscht grössere Unfallfolgen vor. Aber auch in diesen letztern Fällen wird man leicht den Übergang zur Simulation wieder erkennen.

3. Die Dissimulation ist nach Kaufmann (S. 128) dann anzunehmen, wenn der Verletzte die Heilung vortänscht, um das Leiden veralten zu lassen und dann eine grössere Entschädigung herauszuholen. Auch bei der Dissimulation wird es Fälle geben, die man eher unter die Simulation rechnen möchte. Auf jeden Fall wird eine genaue Trennung gegenüber der Simulation auch hier nicht möglich sein.

VII.

Der zivilrechtliche Schutz des Haftpflichtigen.

Für das Gebiet der Haftpflicht und der Unfallversicherung ist zivilrechtlich anerkannt, dass der Pflichtige nur für den Schaden haftet, welcher als Folge einer aus einem haftpflichtigen Vorgange hervorgegangenen Krankheit erscheint, und zwar ist dabei zu beachten, dass nur der Schaden gutzumachen ist, der trotz ordnungsgemässer Heilbehandlung (natürlicher Heilverlauf) erwächst (vgl. Guyer, Die rechtliche Stellung des Verletzten etc. S. 29 ff.).

Es ist damit auch anerkannt, dass nach dem Stand unserer jetzigen Haftpflichtgesetzgebung der Haftpflichtige nicht verpflichtet ist, für Ansprüche aus simulierten Verletzungen und dgl. aufzukommen.

Aber das ist leicht gesagt. Dem Haftpflichtigen steht allerdings der Befreiungsgrund des Verschuldens oder doch des dolus zur Seite. Er kann behaupten, es liege Simulation, Aggravation oder Dissimulation vor; aber damit ist für ihn noch nicht viel gewonnen. Er muss beweisen; und dieser Beweis ist meistens sehr schwierig.

Der Berechtigte wird oft einen glaubwürdigen Beweis für den Kausalzusammenhang zwischen Betrieb und Unfall und Verletzung erbringen können, selbst wenn alles erfunden ist, selbst wenn er sich die Verletzung selber beigebracht hat. Der Fall liegt nicht immer so, dass der Geschädigte sich am Abend vor dem Unfall in einer Rauferei eine Wunde geholt hat, die er dann anderntags als Unfallverletzung bezeichnet. Sehr oft wird die Selbstverletzung während der Arbeit vollbracht. Es lässt sich z. B. der Maurer einen schweren Stein auf die Füsse fallen oder er schlägt sich auf die Finger. Der Kausalzusammenhang ist hier leicht bewiesen, und schwer, ja oft unmöglich ist es, den Gegenbeweis zu erbringen; er kann sehr häufig nur aus rein zufälligen Gründen erbracht werden.

Ganz analog ist es für den Haftpflichtigen schwierig, die Ausführungen des Geschädigten über die Höhe des Schadens zu entkräften. Wie lange ging es, bis die Ärzte herausfanden, dass Wunden von Beschädigten verätzt werden, um eine höhere Entschädigung herauszubringen! Wollte der Haftpflichtige sich eine Beweismöglichkeit sichern, dann müsste er den Verletzten stets unter Kontrolle halten. Aber dies erscheint für ihn für viele Fälle als eine Unmöglichkeit.

So liesse sich noch vieles anführen darüber, dass das Erbringen eines guten Gegenbeweises für den Haftpflichtigen eine schwierige Aufgabe darstellt.

Wie helfen?

Es muss dem Haftpflichtigen so viel wie möglich dabei geholfen werden, sich gegen die Geltendmachung unberechtigter Ansprüche zu wehren. Man darf ihn nicht damit vertrösten, dass er Zahlungen, die er für die Befriedigung so qualifizierter Ansprüche geleistet hat, wieder zurückfordern könne. Das wäre in den weitaus meisten Fällen ein müssiges Beginnen.

Also muss anders geholfen werden. Und da bietet nun die Frage der Beweislast und die Würdigung der erbrachten Beweise die Gelegenheit dazu.

Es ist zu beachten, dass der Pflichtige nicht ohne weiteres alles das zu bezahlen hat, was der Berechtigte von ihm verlangt. Es wird nicht alles als wahr angenommen, was der Berechtigte behauptet. Dessen prozessuale Stellung ist für das Gebiet des Haftpflichtrechtes allerdings erleichtert, aber nur insoweit, als er dem Pflichtigen kein Verschulden mehr nachzuweisen hat (sofern er nicht etwa besondere Ansprüche aus demselben herleiten möchte; vgl. Art. 6 FHG. und Art. 8 EHG.). Im übrigen ist die prozessuale Lage des Verletzten dieselbe, wie die eines andern Klägers. Und daraus ergibt sich, dass er in dieser Funktion das Klagfundament herzustellen hat.

Einen wesentlichen Teil dieses Klagfundamentes bildet der Nachweis des Kausalzusammenhanges. Und wir dürfen schon sagen, dass der Kläger das Hauptgewicht hierauf zu legen hat. Zum Klagfundament gehört aber auch ein haftpflichtiger Vorgang, ferner ein natürlicher Heilverlauf und der Nachweis der Höhe des Schadens.

All das hat der Kläger dem Verletzten nachzuweisen. Er trägt hierfür die Hauptbeweislast. Der Pflichtige braucht nur den Gegenbeweis zu erbringen. Durch Gegenbeweis kann er auch das Verschulden des Verletzten nachweisen, denn bei dessen Vorliegen fehlte es entweder am haftpflichtigen Vorfall oder am natürlichen Heilverlauf.

Dieser Hauptbeweis des Verletzten sollte natürlicherweise dann scheitern, wenn Simulation, Aggravation oder Dissimulation vorliegt.

Damit nun die Simulationsfälle entdeckt werden, ist dem Beweisverfahren alle Sorgfalt zu widmen, und es wäre zu wünschen, dass stets, bevor die Beweise abgenommen werden, ein genau spezifizierter Beweisbeschluss gefasst würde, schon deshalb, weil der Erlass eines solchen Beschlusses den Richter zu einem genauen Studium der Angelegenheit zwingt.

Die Auffassung, dass das Recht der freien Beweiswürdigung im Gebiete des Haftpflichtrechtes den Richter von dem Erlass eines Beweisbeschlusses dispensiere, ist falsch und führt zu keinen guten Resultaten. Die Unterlassung der Ausarbeitung eines genauen Beweis-

beschlusses, wie man dies häufig trifft, ist eine der Ursachen, dass hier und da unberechtigte Ansprüche Befriedigung erfahren. Und die Kenntnis des Umstandes, dass der Richter namentlich in geringfügigen Fällen gerne Beweisbeschlüsse vermeidet, verleitet oft zur Erhebung unberechtigter Ansprüche.

Wir halten so dafür, dass eine wirksame Waffe gegen die Geltendmachung simulierter Ansprüche in einem strengen, sorgfältigen Beweisverfahren liegt, dessen Ergebnis dann dem Richter die Beweiswürdigung erleichtert und es ihm ermöglicht, schlecht fundierte Klagen abzuweisen.

Die Stellung des wirklich Berechtigten wird dadurch in keiner Weise beeinträchtigt.

VIII.
Prähibitiv-Massnahmen.

Aber auch einer sehr sorgfältigen zivilrechtlichen Gerichtspraxis wird es allein nicht gelingen, allen Simulationsfällen den Erfolg abzuschneiden.

Es müssen Mittel und Wege geschaffen werden, die von vornherein auf Verhütung derartiger Fälle hinarbeiten und soweit möglich, gleichzeitig noch das Material liefern, um die gerichtliche Behandlung solcher Vorfälle zu erleichtern. Es müssen Prähibitivmittel geschaffen werden, soweit sie noch nicht vorhanden sind.

1. Man hat vorgeschlagen, dem Geschädigten nicht mehr den vollen Lohn, sondern nur noch einen bestimmten Prozentsatz desselben zu vergüten. Die Arbeiterschaft empfindet diese Massnahme als eine unberechtigte Kürzung ihrer Ansprüche, während die Anhänger dieses Vorschlages erklären, es bilde der Umstand, dass der Verletzte nur auf einen gekürzten Lohn zu rechnen habe, einen doppelten Stimulus für den Arbeiter: Einmal werde er bei der Arbeit vorsichtiger sein und sodann werde er sich bemühen, rasch wieder gesund zu werden, um dann den vollen Lohn wieder zu erhalten.

Es ist zuzugeben, dass diesem Vorschlage Richtiges innewohnt. Aber er hat auch seine zwei Seiten:

Soll der Vorschlag seinen Zweck erreichen, dann muss der Lohn erheblich gekürzt werden. Eine Kürzung nur um einige Prozent hat keinen Wert; es muss die Reduktion eine sehr fühlbare sein. Dann aber werden viele Verletzte hart getroffen, welche es nicht verdienen. Manche Familie wird in unverschuldeter Not leiden. Und man darf sagen, dass die Mehrzahl der Verletzten darunter büssen müsste.

Daher darf keine starke Kürzung eintreten. Das Eisenbahnhaftpflichtgesetz kennt nun grundsätzlich keine Kürzung des Lohnes, auch das Fabrikhaftpflichtgesetz nicht, letzteres soweit wenigstens geringfügigere

Unfälle in Frage kommen. Das Militärversicherungsgesetz besitzt allerdings eine Kürzung, die unter Umständen sehr erheblich ist, aber sie wurde nicht aus Gründen, wie die obenerwähnten statuiert, sondern einmal gestützt auf die Auffassung, dass der Bürger dem Staate gegenüber auch zu einem gewissen Opfer verpflichtet sei, und sodann gestützt darauf, dass die Militärversicherung dem Staate ohnehin grosse Lasten auflege.

Einzig der Entwurf zu einem BG. betreffend die staatliche Unfall- und Krankenversicherung sieht nebst andern auch aus diesen früher genannten Gründen eine Kürzung des Lohnes vor, und zwar schlug der bundesrätliche Entwurf eine Quote von 60 % vor, die nationalrätliche Kommission eine solche von 70 %. Bei näherem Zusehen bedeutet namentlich dieser letztere Prozentsatz bei schweren Unfällen auch keine Kürzung, da schon bisher auch nach dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz selten Entschädigungen zugesprochen wurden, die 70 % des Schadens überstiegen, wohl aber ist die Kürzung vorhanden bei kleineren Unfällen, und hier mag sie den Patienten etwas antreiben, auf rasche Heilung hinzuwirken.

Aber diese Massnahme allein scheint uns das Übel nicht genügend bekämpfen zu können; denn es ist nur zu bekannt, dass es Verletzte gibt, denen 60 % oder 70 % des Lohnes ohne Arbeit lieber sind, als 100 % mit Arbeit, wozu sie dann noch die Chance haben, eine Kapitalabfindung zu erlangen. Die Italiener namentlich besitzen Routine darin, die Abreise nach Italien vorzuschützen, um eine Abfindung zu erlangen, und dann doch im Lande zu bleiben, wenn ihnen dies geglückt ist (vgl. auch Kaufmann, Handbuch der Unfallmedizin III. Aufl. S. 154 u. 155).

Es sind daher weitere Massnahmen notwendig:

2. Sowohl die Versicherungsbedingungen der Versicherungsgesellschaften als auch das Militärversicherungsgesetz (Art. 7) und ebenso der Entwurf zu einem Staatlichen Unfallversicherungsgesetze (Art. 47) statuieren die Anzeigepflicht und knüpfen an die Unterlassung der Anzeige innerhalb einer Verwirkungsfrist bestimmte zivilrechtliche Nachteile. Der alte Entwurf zum Unfallversicherungsgesetz ging in Art. 47 noch weiter und drohte bei Unterlassung der Anzeige sogar mit versicherungspolizeilicher Ahndung.

Auf die Details können wir hier nicht eintreten, wir verweisen lediglich auf unsere Arbeit: die rechtliche Stellung des Verletzten im Heilverfahren unter besonderer Berücksichtigung der Pflicht zur Duldung von Operationen (S. 85—92).

3. Weiter wird eine sehr sorgfältige Registrierung der Verletzten gute Wirkung haben. Dieses Register sollte öffentlich aufliegen, und

es sollte gegen geringe Gebühr den Personen, die ein Interesse nachweisen können, Auskunft über dessen Inhalt gegeben werden.

4. Ebenso notwendig erscheint uns eine scharfe Kontrolle des Verletzten.

Dieses Thema ist heikel. Jede Kontrolle ist unangenehm, und bedenkt man, dass in Fällen des Unglückes die menschlichen Nerven sehr empfindlich sind, so wird die Kontrolle oft noch unangenehmer sein. Leicht ist das Misstrauen geweckt. Das ist ein Grund, der gegen die Kontrolle spricht.

Ein zweiter liegt darin, dass eine vollständige Kontrolle unmöglich ist.

Aber trotzdem wird man nicht ohne Kontrolle auskommen. Weder die privaten Unfallversicherungsanstalten, noch der Staat nach Einführung der Militärversicherung und der staatlichen Unfallversicherung könnten ohne eine Kontrolle auskommen. Sie gehört schlechterdings in einen geordneten Geschäftsbetrieb. Diese Kontrolle ist nun um so notwendiger geworden, nachdem erfahrungsgemäss die Fälle der Simulation etc. sich mehren, diese unlautere Spekulation sich stets breiter macht und, wie auch die Eidgenössische Militärversicherung uns bezeugt, in bestimmten Gegenden regelmässig ein sehr hoher Prozentsatz Versicherter sich ohne wesentliche Veranlassung krank meldet.

Die Privat-Versicherungsgesellschaften arbeiten schon lange mit einer Kontrolle. Diese weiter zu betreiben, ist ihr Privatnutzen.

Mit der Einführung staatlicher Versicherungsinstitution hat auch der Staat ein Interesse an der richtigen Funktion dieses neuen Apparates.

Die Eidgenössische Militärversicherung übt die Kontrolle in zweifacher Weise aus, einmal durch die Kontrollärzte und sodann durch die Rapporte der behandelnden Ärzte, die mindestens jede Woche eingesandt werden müssen. Dazu kommen Vorschriften über disziplinarische Ahndung von Übertretungsfällen. Diese Kontrolle scheint der Leitung der Militärversicherung zu genügen.

Bei der staatlichen Unfall- und Krankenversicherung muss eine weitaus schärfere Kontrolle vorhanden sein. Hier handelt es sich nicht um eine feste Organisation, hier fehlt es an besonderen Verhältnissen, die das Ehrgefühl des Verletzten schärfen. Hier tritt jeder beliebige Mensch, In- oder Ausländer, in den Kreis der Versicherten, sobald er eine bestimmte Funktion übernimmt. Eine Aufnahmeprüfung, ein Ausschluss bei ungenügender Qualifikation ist im Gegensatz zu den privaten Unfallversicherungsanstalten unmöglich. So wird die staatliche Versicherung mit vielen Elementen zu rechnen haben, die keine empfehlenswerten Charaktereigenschaften besitzen.

Gerade wegen dieser schlecht qualifizierten Elemente, deren Zahl unbekannt und nicht stabil ist, muss eine Kontrolle eintreten.

Gewiss wird es unmöglich sein, jeden Verletzten stets zu kontrollieren, aber soviel kann erreicht werden, dass jeder Verletzte die Kontrolle jederzeit riskieren muss, und ein guter Einfluss wird nicht ausbleiben.

Dieser Kontrolle kann nicht vorgeworfen werden, sie errege bei den Verletzten nur Misstrauen. Sie wird gegenteils bei richtiger Handhabung ebensoviel Zutrauen schaffen. Es ist damit eine Stelle vorhanden, die um Rat gefragt werden und die da und dort helfend eintreten kann, die daher vielfach begrüsst werden wird.

So darf man von der Kontrolle nach verschiedenen Richtungen wohltuende Wirkungen erwarten, wenn sie auch nicht von allen Nachteilen befreit sein wird.

Begreiflicherweise muss eine solche Kontrollstelle auch mit den nötigen Befugnissen ausgerüstet sein. Sie muss die Verletzten „zitieren" können, und es muss statuiert werden, dass diese dem Rufen Folge zu leisten haben, ansonst bestimmte wesentliche Nachteile eintreten. Auch muss sie so mit genügend Personal ausgerüstet werden, damit sie Patienten, die zufolge ihres Gesundheitszustandes nicht ausgehen können, besuchen kann. Dr. Kaufmann machte mich darauf aufmerksam, dass gerade bei der ambulanten Behandlung viele Verschleppungen herbeigeführt werden; daher sollte in allen Fällen, welche Bettruhe fordern, solche vorgeschrieben und der Patient hierauf strenge kontrolliert werden.

Von der direkten Kontrolle durch die Kontrollstelle könnten öffentliche Krankenanstalten frei bleiben, da hier genügend Kontrolle vorhanden ist.

Es hätte eine solche Bestimmung auch den Vorteil, dass die Verletzten sich in vielen Fällen leichter für die Spitalbehandlung entschliessen würden.

Es wäre wohl möglich, dass von seiten der Ärzte in übertriebener Empfindsamkeit der Versuch gemacht würde, die Einführung einer Kontrolle als ein Misstrauensvotum gegen den Ärztestand zu betrachten. Das ist nicht zutreffend. Diese Institution richtet sich nicht gegen die Ärzte und ist keine Kontrolle ihrer Tätigkeit. Bei richtiger Auffassung werden die Ärzte gegenteils zugeben müssen, dass sie in dieser Kontrollstelle eine Stütze haben, die ihnen hilft, ihrer Pflicht zu genügen. Und es ist daher allein richtig, eine gute Harmonie des Ärztestandes mit dieser Kontrollstelle zu erstreben, weil sie sich dann die Arbeit beidseitig erleichtern. Derselben Ansicht ist Kaufmann in einer privaten Zuschrift an mich. Auch er hält dafür, dass Arzt und Kontrolleur einander in die Hände arbeiten sollten.

Der bundesrätliche Entwurf spricht nirgends von einer Kontrollstelle, und es hat den Anschein, als ob die staatliche Versicherungsanstalt nur rein interne Arbeit besorge, dass sie nur dann in Funktion tritt, wenn bei ihr ein „Antrag" eingeht.

Nun ist aber klar, dass eine Kontrollstelle geschaffen werden muss, und die vom Bundesrate zu erlassenden Verordnungen werden auch Vorschriften, die die Kontrolle betreffen, enthalten.

Aber es ist zu wünschen, dass auf die Ausgestaltung dieser Kontrolle und auf die Wahl des notwendigen Personales alle mögliche Sorgfalt verwendet werde.

Gegen eine so sorgfältig konstruierte Kontrolle könnte vielleicht noch eingewendet werden, sie sei zu kostspielig. Abgesehen davon, dass diese Behauptung noch nicht belegt werden kann, ist einzuwenden, dass dem Unfallinstitute durch die gute Kontrolle viele Zahlungen von unberechtigten Entschädigungen erspart bleiben und zwar aus doppeltem Grunde: Einmal, weil die Kontrolle viele Simulationsfälle etc. von vornherein verhütet und sodann, weil sie viele derartige Fälle ans Tageslicht bringen wird. Die Kontrolle vermindert aber auch die Anzahl der Straffälle, und sie vermindert die Arbeit der Strafgerichte und die Anzahl von Gefängnisinsassen. Überall spart die Kontrolle. Dazu kommt, dass das Interesse des Staates an der Verhütung von Straffällen wohl grösser ist, als das, möglichst viel zu strafen.

Daher rechtfertigt sich nicht nur die Einführung der Kontrolle, sondern auch deren sorgfältigste Ausgestaltung.

VIII.

Disziplinar-Massregeln.

Die Versicherung durch die privaten Versicherungsanstalten kennt keine Disziplinarmassregeln und kann keine kennen, weil es an einem Verhältnis zwischen Versicherer und Versichertem fehlt, das solche erlaubte. Aus demselben Grunde kennen weder das FHG. noch das EHG. derartige Normen.

Anders bei der Militärversicherung. Diese behält sich in Art. 12 die disziplinarische Bestrafung nach den besondern hiefür aufgestellten Normen[1]) vor, und es berichtete mir die Leitung der Militärversicherung, dass bis anhin die disziplinarische Bestrafung die Regel

[1]) Zu vgl.: Das Bundesgesetz über die Strafrechtspflege für die Eidgen. Truppen vom 27. August 1851, und dazu das Bundesgesetz betr. die Ergänzung des Bundesgesetzes vom 27. August 1851 (vom 23. Juni 1904), welches Ergänzungsgesetz eine Milderung der Bestrafung zulässt, wenn das Vergehen im Instruktionsdienste geschehen ist.

ohne Ausnahme war. Trotz vieler schweren Vergehen habe man doch stets versucht, damit auszukommen.

Auch die staatliche Unfall- und Krankenversicherung wird voraussichtlich nicht ohne Disziplinarvorschriften auskommen. Sie werden schon notwendig sein, um die Kontrolle wirksam zu gestalten. Die disziplinarischen Vorschriften werden besonders der Kontrolle von grossem Nutzen sein.

Als Disziplinarstrafen werden vorgesehen werden müssen: Mahnung, einmalige und wiederholte, und Busse bis zu einem kleinen Betrag (Maximum vielleicht Fr. 15—20). Auch wäre zu statuieren, dass diese Busse im Falle der Nichtbezahlung in Gefängnis umzuwandeln ist (etwa analog Art. 8 des BG. betr. das Bundesstrafrecht, wo Fr. 5 pro Tag angerechnet werden).

IX.

Der strafrechtliche Schutz.

Die besten Prähibitivmassregeln werden nicht im Stande sein, alle Fälle von Simulation etc. zu verhindern. Es wird stets Personen geben, denen es gelingt, ganz unberechtigte Ansprüche zu realisieren.

Die zivilrechtliche Rückforderungsklage ist auch vielfach praktisch wertlos.

Hier ist der Platz für strafrechtliche Normen.

Die Geltendmachung von Ansprüchen aus Simulation, Aggravation und Dissimulation qualifiziert sich rechtlich als Betrug resp. wenn er noch nicht vollendet ist, als Betrugsversuch. Denn der Simulant erregt, um sich zum Schaden des Haftpflichtigen einen Vorteil zu verschaffen, in diesem einen Irrtum, indem er wissentlich wahre Tatsachen entstellt oder unterdrückt, oder falsche Tatsachen als wahr darstellt. Ganz dasselbe trifft zu auf denjenigen, der sich eine Aggravation oder Dissimulation zu Schulden kommen lässt.

Dieses Vergehen des Betruges oder Betrugsversuches ist zu ahnden und zu bestrafen.

Das Fabrik- und das Eisenbahnhaftpflichtgesetz kennen keine einschlägige Bestimmung.

Das BG. betreffend die Militärversicherung sagt in Art. 12 Abs. 1:

„Wenn ein Versicherter wider besseres Wissen entweder eine gar nicht oder nicht mehr bestehende Krankheit vorschützt oder durch einen Unfall einen bleibenden Nachteil erlitten zu haben behauptet, welcher gar nicht oder in erheblich geringerem Masse vorhanden ist oder durch den behaupteten Unfall verursacht wurde, so wird er, gleichviel ob er durch wissentlich falsches Vorbringen Leistungen der Militärversicherung erwirkt oder nur zu erwirken versucht hat,

wegen Betrugs oder Betrugsversuchs dem Strafrichter[1]) überwiesen. In leichtern Fällen findet disziplinarische Bestrafung statt".

Die gleiche Androhung wird in Art. 13 gemacht für den Fall, dass der Versicherte schon zu Beginn der Versicherungsdauer krank war, ferner für den Fall, dass der Unfall schon vor Beginn der Versicherungsdauer stattgefunden hat, oder dass der Unfall schon entschädigt ist, oder dass eine Leistung für einen überhaupt nicht versicherungspflichtigen Unfall begehrt wurde und der Versicherte dies arglistig verschweigt (Art. 14).

Der Entwurf zu einem BG. betreffend die staatliche Unfallversicherung bestimmt in Art. 69 in der Fassung, wie sie die nationalrätliche Kommission geschaffen hat:

„Wer auf betrügerische Weise nicht geschuldete Leistungen zu erlangen sucht oder dazu behilflich ist, wird dem kantonalen Strafrichter überwiesen".

Die Untersuchung führt die kantonale Untersuchungsbehörde, und das Urteil wird vom kantonalen Strafrichter gefällt. Entscheidend für das Vorliegen einer strafrechtlichen Handlung ist das kantonale Strafrecht, solange wir noch kein Eidgenössisches Strafrecht besitzen.

Die Vergehen sind für die Regel als einfache Betrugsfälle anzusehen, sofern nicht noch Handlungen vorliegen, welche dieselben zu ausgezeichnetem Betruge stempeln (z. B. Fälschung von Urkunden). Fraglich kann auch sein, ob die Beamten der Versicherung und damit auch diejenigen der Kontrollstelle als öffentliche Beamte anzusehen sind, deren Hintergehung als Erschwerungsgrund angesehen wird. Wir bejahen diese Frage, ohne uns hier auf eine Begründung einlassen zu können.

Der Entwurf zu einem Eidgenössischen Strafgesetzbuch vom Juni 1903 kennt folgende allgemeine Normen:

Art. 89.

§ 1. Wer in der Absicht, sich oder einen andern unrechtmässig zu bereichern, jemanden durch fälschliches Vorspiegeln oder durch Unterdrücken von Tatsachen arglistig zu einem Verhalten bestimmt, durch welches der Irrende sich selbst oder einen Dritten am Vermögen schädigt, wird mit Gefängnis oder mit Zuchthaus bis zu fünf Jahren bestraft.

§ 2. Der Betrüger wird mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren bestraft:

wenn er den Betrug gewerbsmässig betreibt;

wenn zur Zeit, als er sich des Betruges schuldig machte, noch nicht drei Jahre abgelaufen waren, seit er wegen Betruges, Hehlerei, Erpressung oder Wuchers eine Freiheitsstrafe erstanden hatte, oder noch nicht fünf Jahre, seit er eine Zuchthausstrafe wegen Betruges erstanden hatte.

Nach den mitgeteilten Urteilen Nr. 23—35 bewegen sich die aus-

[1]) Natürlich dem Militärstrafrichter.

gesprochenen Strafen zwischen drei Wochen Gefängnis und neun Monaten Arbeitshaus. Entscheidend für das Mass der Strafe war das Verhalten des Angeklagten und die Höhe des Schadens. Milde scheinen zu urteilen die Gerichte der Kantone Zürich, Thurgau und besonders Schaffhausen, schärfer die übrigen Kantone. Wir möchten das Beispiel der letzteren Kantone empfehlen. Mit milden Strafen richtet man für die Regel nichts aus. Es ist der Betrug in Versicherungssachen als ein Vergehen anzusehen, dass meistens auf sehr schlechte Charaktereigenschaften (Arbeitsscheu, Gewissenlosigkeit etc.) schliessen lässt, und solche Menschen bessert man nicht durch Nachsehen, sondern allein mit strengen Strafen.

Von der gleichen Auffassung dieses Verbrechens im allgemeinen geht auch der Verfasser des Entwurfes zu einem Eidgenössischen Strafgesetzbuche aus. Prof. Stoos sagt mit Recht in den Motiven zum Vorentwurf S. 169:

„Der Betrüger betätigt stets eine gemeine und feige Gesinnung, er rechnet auf das Vertrauen einer Person, um sie zu verleiten, in einem Irrtum, den er hervorgerufen und begünstigt hat, eine Verfügung über Vermögen zu treffen, welche ihr oder einem Beteiligten zu Schaden, ihm oder andern zu Nutzen gereicht".

Solche Vergehen sind strenge zu bestrafen. Daher wollte Stoos auch den „auf besonders freche Art" begangenen Betrug als ausgezeichneten bestrafen, welchem Vorschlage der neuere Vorentwurf allerdings nicht gefolgt ist.

Zu beachten ist auch der Vorschlag von Prof. Dr. Stoos in den erwähnten Motiven S. 168, das Vergehen des Betruges nicht erst dann als vollendet zu betrachten, wenn die Bereicherung des Betrügers eingetreten sei, sondern schon dann, wenn die Täuschung komplett ist. Stoos will also den Betrüger so bald wie möglich die volle Strafe fühlen lassen. Diese Auffassung kam in seinem I. Vorentwurfe (Art. 79) sehr gut zum Ausdruck, weniger klar ist der Art. 89 des Vorentwurfes vom Juni 1903, dessen Wortlaut wir früher angegeben haben.

Dass auch der Betrugsversuch bestraft wird, ist unzweifelhaft und durch einige der mitgeteilten Urteile belegt. Mit Recht lassen sich im Strafmass keine grossen Differenzen gegenüber den Strafen bei vollendetem Betruge konstatieren.

2. Zu bestrafen ist aber nicht nur der Betrüger selber, sondern auch seine Helfershelfer. Schon wiederholt liess sich in der Praxis mit Leichtigkeit konstatieren, dass von einem und demselben Versicherten aus der Anstoss zu einer ganzen Reihe von Betrugsfällen gegeben wurde. Das wurde am besten daraus erkennbar, dass eine Anzahl Versicherte,

welche am gleichen Orte arbeiteten oder logierten, ungefähr die gleichen Verletzungen aufwiesen.

Solche Helfershelfer sind mitzubestrafen und zwar ihrem Anteile am Vergehen entsprechend. Das Militärversicherungsgesetz behält sich in Art. 17 am Ende vor, Personen, die über die Verhältnisse des Versicherten usw. wissentlich unwahre Angaben machen, strafrechtlich zu verfolgen. Der Kreis der strafbaren Drittpersonen ist hier etwas enge gezogen. Besser bedroht der Entwurf zu einem Unfallversicherungsgesetz in dem erwähnten Art. 69 jeden, der dem Betrüger „behülflich" ist, mit der strafrechtlichen Verfolgung. Und zu diesen Personen ist nicht nur der „Gehilfe" zu rechnen, sondern auch der Anstifter, überhaupt jeder, der bei Schaffung des strafbaren Tatbestandes mitgewirkt hat, aber auch jener, der in Kenntnis der Verhältnisse den errungenen Betrügerlohn ganz oder teilweise in Empfang nimmt. Dies ist sehr notwendig, denn die Verbindung von Betrüger und Hehler ist eine sehr enge.

Nur wenn alle diese Personen strenge gefasst und bestraft werden, ist eine Besserung der Verhältnisse zu erwarten.

Begreiflicherweise geht jeder wegen Simulation, Aggravation oder Dissimulation Bestrafte auch seiner zivilrechtlichen Ansprüche an die Versicherungsanstalt verlustig. Art. 68 des bundesrätlichen Entwurfes zum Unfallversicherungsgesetze sagt denn auch:

„Hat sich der Verletzte den Unfall vorsätzlich durch ein Vergehen oder auf arglistige Weise zugezogen, so können er und seine Hinterlassenen mit Bezug auf diesen Unfall des Anspruches auf die Versicherungsleistungen verlustig erklärt werden.

Dasselbe gilt mit Bezug auf eine Rente für die Hinterlassenen eines Verletzten, welcher den Unfall vorsätzlich, durch ein Vergehen auf arglistige Weise oder durch grobe Fahrlässigkeit verursacht hat".

Diese Norm lässt allerdings an Deutlichkeit zu wünschen übrig. Soll der Verletzte nur dann seiner Ansprüche verlustig erklärt werden „können", wenn er das Unfallereignis vorsätzlich herbeigeführt hat, nicht aber auch dann, wenn er während des Heilverfahrens die Verletzung verschlimmert (Fall der Aggravation)? Bei Prüfung des Art. 68 könnte man darauf verfallen. Und doch spricht kein Grund dafür, diesen Betrüger von den zivilrechtlichen Nachteilen zu verschonen. Soll diese Norm daher keine Zweifel schaffen, so sollte sie entweder, weil selbstverständlich, gestrichen, oder dann ergänzt werden dahin, dass auch arglistige oder grobfahrlässige Eingriffe des Verletzten oder der Hinterlassenen während des Heilverfahrens einbezogen werden.

10.

Gefahren des Betriebsinhabers aus der nicht rechtzeitigen Schliessung bzw. Auflösung der Betriebskrankenkasse.

Von Dr. Benno Hilse, Kreisgerichtsrat in Berlin.

Neuerdings ist wiederholt die Wahrnehmung gemacht worden, dass Betriebsarbeiter, welche als Mitglieder einer eingeschriebenen Hilfskasse angehörten, von ihrem Rechte auf Befreiung von der Pflichtkrankenkasse (§ 75 KrankVG.) bei Aufnahme ihrer versicherungspflichtigen Beschäftigung Gebrauch machten, aber behufs Entlastung der Hilfskasse in dem Zeitpunkte ihren Übertritt zu der letzteren anmeldeten, wenn Anzeichen einer, sei es langwierigen und kostspieligen Krankheit, sei es drohender Erwerbslosigkeit sich bemerkbar machten. Dass durch einen derart sich ausbildenden Brauch die Pflichtkasse stark belastet, ja sogar in ihrer Leistungsfähigkeit gefährdet werden kann, steht ausser aller Frage. Deshalb ist es den Kassenvorständen nicht zu verdenken, wenn sie hiergegen Stellung nehmen und die Mittel aufsuchen, wie sie auf gesetzmässigem Wege den gegen sie gerichteten Angriff wirksam zurückschlagen können. Die Inhaber von Betrieben, für welche, sei es wegen der Anzahl ihrer Betriebsarbeiter (§ 60 KrankVG.), sei es wegen der besonderen Krankheitsgefahr (§ 61 KrankVG.) eine eigene Betriebskrankenkasse zu errichten war, haben hierzu umsomehr Veranlassung, als ihnen (§ 64 Ziff. 3 KrankVG.) die Rechnungs- und Kassenführung unter eigener Verantwortlichkeit und auf ihre Kosten obliegt, sie auch bei einem Missverhältnisse der Einnahmen zu den Ausgaben (§ 65 Abs. 2 KrankVG.) die zur Deckung der gesetzlichen Mindestleistungen erforderlichen Zuschüsse aus eigenen Mitteln leisten müssen. Der nächstliegende Versuch, durch sinnentsprechende Anwendung der Rechtsregeln, wonach (§ 4 Abs. 3 KrankVG.) die zum Beitritt sich Meldenden einer ärztlichen Untersuchung unterzogen werden bzw. (§ 26 Abs. 3 KrankVG.) die Unterstützungsansprüche erst nach Ablauf einer Karenzzeit beginnen sollen, die Aufnahme abzulehnen, musste sich als erfolglos herausstellen, weil die Mitgliedschaft bei der Pflichtkasse — OVG. 1. Dezember 1904 (E. 46,

363) — kraft des Gesetzes (§ 19 Abs. 4, § 63 KrankVG.) durch die blosse Tatsache des Verrichtens von Lohnarbeit entsteht, auch — OVG. 6. Oktober 1902 (E. 42, 303) — von selbst eintritt, sobald nur diese Voraussetzungen erfüllt sind, weshalb der Übertritt der Mitglieder der Hilfskasse in die Pflichtkasse — OVG. 19. Februar 1906 (E. 49, 327) — denselben überhaupt, insonderheit selbst bei Vorliegen von Krankheitserscheinungen — OVG. 9. Januar 1902 (E. 41, 352) — nicht versagt werden darf. Hiervon, als von einem untrüglichen Vordersatze ausgehend, muss in logischer Gedankenfolge aber die Rechtsüberzeugung gewonnen werden, dass der formgerecht erklärte Verzicht auf die bislang genossene Befreiung von der Zugehörigkeit zur Pflichtkasse ausreicht, um den Übertritt aus der Hilfskasse zu dieser rechtlich zu bewirken, ohne dass es erst dessen Genehmigung seitens des Kassenvorstandes bedarf, womit von dem gleichen Zeitpunkte an der Anspruch auf die gesetzlichen Leistungen (§§ 6, 7, 20, 21 KrankVG.) für den Übertretenden bzw. dessen Familienglieder im Falle der Erkrankung entsteht, ferner die Befugnis (§§ 27, 64 KrankVG.) auf Erwerb der freiwilligen nach Beendigung der pflichtmässigen Mitgliedschaft, ohne dass für solche das Erfordernis einer längeren Kassenzugehörigkeit — Bad. VG. 8. Oktober 1907 (I. u. A. V. 18, 94) — statutarisch aufgestellt werden darf, endlich das Recht auf die gesetzlichen Mindestleistungen (§ 28 KrankVG.) bei eingetretener Erwerblosigkeit. Durch die gerichtliche Spruchübung ist freilich (Mot. z. G. vom 10. April 1892 S. 51) ausser Zweifel gestellt, dass einem infolge Erwerblosigkeit ausgeschiedenen Mitgliede ein Unterstützungsanspruch zwar nur in Fällen, welche spätestens binnen 3 Wochen nach dem Ausscheiden eintreten, dann aber auch im vollen Umfange der gesetzlichen Mindestleistung gewährt werden soll, sofern es nur 3 Wochen lang Mitglied irgendeiner, gleichviel welcher, Kasseneinrichtung gewesen ist; allein seit Verlängerung der Unterstützungsdauer im § 6 KrankVG. von 13 auf 26 Wochen durch G. vom 25. Mai 1903 ist strittig geworden, ob dadurch auch der Anspruch des erwerblosen Kassenmitgliedes getroffen werden sollte. Anerkannt ist ferner, dass hierbei bloss — Bad. VG. 27. November 1906 (I. u. A. V. 18, 102) — Personen in das Auge gefasst sind, die ganz oder vorwiegend auf den Verdienst von Lohnarbeit angewiesen sind, bei denen die versicherungspflichtige Beschäftigung sich also als die Hauptgrundlage ihrer wirtschaftlichen Existenz darstellt, während Erwerblosigkeit im Sinne des § 28 KrankVG. — preuss. OVG. 16. Dezember 1901 (E. 40, 343) — durch vergeblichen Versuch zu arbeiten, nicht beendet wird. Dies führte dahin, dass die gerichtliche Spruchübung die Erwerblosenunterstützung auch in Fällen zubilligte, wo während eines ausge-

brochenen Arbeitskampfes die Ausständigen solche begehrten, indem sie auf Krankheitserscheinungen sich stützten, welche zwar schon längere Zeit vorhanden waren, die sie aber ihrer Geringfügigkeit und ihres schwachen Einflusses auf die Erwerbsfähigkeit wegen früher nicht beachtet hatten. In welchem erheblichem Umfange gerade die Betriebsinhaber hierdurch vermögensrechtlich geschädigt werden können, erhellt aus deren gesetzlichen Pflicht (§§ 62, 68 KrankVG.), für jede in ihrem Betriebe beschäftigte, dem Versicherungszwange unterliegende Person Beiträge bis zu 5 % des verdienten Lohnes aus eigenen Mitteln zu entrichten, wenn wegen fehlender Leistungsfähigkeit der Betriebskrankenkasse deren Verwaltung durch die Aufsichtsbehörde (§ 67 KrankVG.) übernommen, bzw. solche (§ 68 KrankVG.) geschlossen werden muss, während sie unter diesen Voraussetzungen auch die Aussicht verlieren, die von ihnen bisher geleisteten Vorschüsse zurückerstattet zu erhalten. Für sie erscheint es sonach doppelt geboten, sich keine Blössen zu geben, vielmehr den sie bedrohenden Gefahren durch striktes Festhalten an den gesetzlichen Vorsichtsmassregeln vorzubeugen. Sie haben daher zunächst die Bestände der Betriebskrankenkasse von dem Vermögen des Betriebes selbst stets streng getrennt zu verwahren, weil Verwendungen von Kassengeldern in den Nutzen der Betriebsunternehmer einmal (§ 42 Abs. 2 KrankVG.) mit 8 bis 20 v. H. zu verzinsen sind, sodann den Tatbestand der Untreue (§ 266 StGB.) erfüllen, also Straffolgen nach sich ziehen können. Dies geschieht auffallenderweise nicht immer, vielmehr sind Fälle festgestellt, in denen bei ausgebrochenem Konkurse des Betriebsinhabers das Kassenvermögen in die Konkursmasse hineingezogen wurde, obschon die Eröffnung des Konkurses über das Vermögen desselben — Erlass des Handelsministers vom 7. März 1904 — keinen Einfluss auf den Bestand der Kasse ausübt. Allerdings besteht dann ein Anspruch auf Aussonderung (§ 43 KonkO.) des dem Gemeinschuldner nicht gehörigen Betrages; allein das Geltendmachen desselben liegt einmal dem Kassenvorstande ob, sodann ist solches zeitlich beschränkt, indem es vor Aufstellen des Verteilungsplanes und Ausschütten der Masse erfolgt sein muss, um rechtliche Wirkung äussern zu können. Wurde dies versäumt, dann haftet der Rechnungsführer neben dem Betriebsinhaber vermögens- und strafrechtlich; auch kann daraus ein Grund zur Schliessung der Betriebskrankenkasse (§ 68 Ziff. 3 KrankVG.) entnommen werden, in welchem Falle gleichzeitig die erhöhte Beitragspflicht des § 62 KrankVG. auferlegt und die Errichtung einer neuen Betriebskrankenkasse versagt werden darf sowie die Verbindlichkeit eintritt, die zur Deckung der bereits entstandenen Unterstützungsansprüche nicht vorhandenen Mittel vorher aufzubringen, d. h. die fehlenden Beträge aus

eigenem Vermögen beizusteuern. Diese Verbindlichkeit trifft gleichmässig die Mitglieder des Vorstandes, wenn der Betrieb, mit welchem die Betriebskrankenkasse verbunden war, eine Aktiengesellschaft ist, weil (§ 241 HGB.) sie bei ihrer Geschäftsführung die Sorgfalt eines ordentlichen Geschäftsmannes anzuwenden haben und gleich den Mitgliedern des Aufsichtsrates (§ 249 HGB.) der Gesellschaft für den durch Verletzung ihrer Obliegenheiten entstandenen Schaden solidarisch haften. Wird der Betrieb, für welchen die Betriebskrankenkasse errichtet ist, zeitweilig eingestellt oder durch Entlassung von Betriebsgehilfen dauernd und nicht bloss durch die Art des Betriebes bedingt und periodisch wiederkehrend eingeschränkt, so kann (§ 67 KrankVG.) die Verwaltung der Betriebskasse von der Aufsichtsbehörde übernommen werden, welche dazu allerdings nur — OVG. 16. November 1905 (E. 48, 346) — verstattet ist, wenn der Vorstand die gesetzlichen oder statutarischen Verpflichtungen nicht erfüllt oder verweigert, aber dann auch alle die Krankenkassen betreffenden gesetzlichen Vorschriften — OVG. 7. Januar 1907 (E. 50, 402) — gewissenhaft erfüllen soll. Demgemäss hat dieselbe die Ansprüche der zeitigen, sowohl versicherungspflichtigen wie freiwilligen Kassenmitglieder in gleichem Umfange zu befriedigen, als wenn die Verwaltung von dem Vorstande selbst ausgeübt würde, und unbekümmert darum, ob die dazu erforderlichen Geldmittel zur Verfügung stehen oder erst zu beschaffen bzw. zu ergänzen sind, da ja der Betriebsinhaber bzw. der Rechnungsführer für solche endgültig einstehen muss, auch bei der Wiederaufnahme des Betriebes in der früheren Weise die Kassenverwaltung von selbst wieder (KommBer. S. 84) auf den Betriebsunternehmer übergeht. Will letzterer sich dagegen verwahren, bei Aufbesserung seiner Vermögensverhältnisse die seitens der Aufsichtsbehörde eingegangenen Verpflichtungen einlösen zu sollen, so stehen ihm nur 3 Wege offen, nämlich die Klage gegen die Verfügung, welche die Übernahme anordnet — OVG. 7. Januar 1907 (E. 50, 402) mit § 45 Abs. 6 KrankVG. und KommBer. z. G. vom 25. Mai 1903 S. 40, 41 — oder der Antrag auf Auflösung bzw. auf Schliessung der Betriebskasse (§ 68 KrankVG.). Die Auflösung hat der Betriebsunternehmer mit Zustimmung der Generalversammlung der Kassenmitglieder zu beantragen, während dieselbe ebenso wie die Schliessung durch die höhere Verwaltungsbehörde erfolgt, gegen deren Bescheid Beschwerde an die vorgesetzte Behörde innerhalb zweier Wochen zugelassen ist. Dieses gilt gleichmässig für Preussen (Ausf.-Anw. Ziff. 48 vom 10. Juli 1892), Bayern (V. vom 8. Juni 1892 §§ 3, 5, Min.-Bek. Ziff. 44 vom 15. Oktober 1892), Sachsen (V. vom 28. September 1883 § 1), Württemberg (V. vom 2. November 1892 §§ 68, 71). Baden (V. vom 3. September 1892

§ 61), Hessen (Ausf.-Anw. Ziff. 41, 44 vom 5. November 1892), ist mithin hier allerorts seitens der Betriebsinhaber bzw. der solche vertretenden Personen zu beachten. Erfahrungsgemäss pflegt seitens dieser aber in nicht seltenen Fällen von der rechtsirrigen Annahme ausgegangen zu werden, es höre mit Übernahme der Verwaltung durch die Aufsichtsbehörde die Betriebskasse von selbst auf fortzubestehen, und schieden deren Mitglieder kraft Gesetzes aus, weil die versicherungspflichtige Beschäftigung wegen Einstellens bzw. Einschränkens des Betriebes nicht mehr bestehe. Richtig ist zwar, dass die pflichtmässige Mitgliedschaft (§ 64 KrankVG.) damit erlischt; allein der Betriebskasse gegenüber nur, wenn die Abmeldung (§§ 49, 51 KrankVG.) form- und fristgerecht erfolgte. Auch besteht die freiwillige Fortsetzung derselben (§ 27 KrankVG.), sowie der Anspruch auf Unterstützung während der Erwerblosigkeit (§ 28 KrankVG.) noch in gleichem Umfange wie bisher, zu recht. An diese Personen sind jedoch die Verbindlichkeiten der Betriebskasse weiter zu erfüllen, solange nicht die Ansprüche infolge Nichtzahlung der Kassenbeiträge bzw. Zeitablaufes untergingen. Weil gerade wegen der Einstellung bzw. Einschränkung der Betriebstätigkeit die Betriebsarbeiter in grösserer Anzahl erwerblos werden, mithin für diese der Wunsch eher hervortritt, durch Bezug der Krankenunterstützung einen wenigstens teilweisen Ersatz des ausfallenden Arbeitsverdienstes sich zu verschaffen, liegt es in dem wohlverstandenen Interesse des Betriebsunternehmers bzw. des Rechnungsführers der Betriebskasse, den Antrag auf Auflösung bzw. Schliessung oder doch auf Übernahme der Verwaltung der letzteren durch die Aufsichtsbehörde nicht hinauszuschieben, vielmehr unverzüglich an zuständiger Stelle zu erheben, sobald die Voraussetzungen zum Eintritte einer dieser Massnahmen vorliegen.

11.

Zur Haftpflicht der Automobilhalter.

Von Professor Dr. Karl Hilse, Strassenbahnsyndikus a. D. in Berlin.

Bei dem heutigen Stande der Gesetzgebung und der Rechtsprechung in Deutschland kann es keinem Bedenken mehr unterliegen, dass die Strassenbahnen ohne Unterschied, ob sie durch elementare oder durch tierische Kraft betrieben werden, als Eisenbahnen im Sinne des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 aufzufassen und zu behandeln sind. Demgemäss ist deren Pflicht zur Abfindung des Schadens aus einem Betriebsunfalle zweifellos, welcher zu einer Tötung oder Körperverletzung geführt hat. Die Geschädigten brauchen nur nachzuweisen, dass die Tötnng oder Körperverletzung (also das schadenbringende Ereignis) beim Strassenbahnbetriebe entstanden ist, um die grundsätzliche Feststellung des Bahnbetriebsunternehmers zu erreichen, wofern diesem nicht etwa der Gegenbeweis gelingt, dass der Vorfall durch eigene Verschuldung des Verunglückten oder durch höhere Gewalt herbeigeführt ist. Es genügte also, im Wege der Rechtsauslegung die Strassenbahnen den Eisenbahnen unterzuordnen. Ein im Jahre 1888 unternommener Versuch von seiten der Strassenbahnen, diese Rechtsauslegung zu bekämpfen und für die Strassenbahnen Befreiung von der Haftpflicht der Eisenbahnen zu erlangen, missglückte. Seine Wiederholung würde einen gleichen Misserfolg haben, da inzwischen durch EinfG. z. BGB. Art. 42 die bisherige Rechtsauslegung eine gesetzliche Bestätigung gefunden hat und deshalb über jeden Zweifel feststeht, dass die Strassenbahnbetriebsunfälle nach Gesetz vom 7. Juni 1871 §§ 3, 3a abzufinden sind. Denn bei Erlass des Art. 42 hatte die Vorstellung der Strassenbahnunternehmer dem Reichstage vorgelegen, welcher somit durch die Annahme des Art. 42 über den bei ihm angebrachten Abänderungsantrag hinweggegangen ist.

Bei diesem Rechtsstandpunkte haben die Strassenbahnen für die Vermögensnachteile von Personen einzutreten, welche unter Mitwirkung des Bahnbetriebes durch das schädigende Ereignis verursacht wurden, obschon sie überwiegend auf die Verschuldung eines Dritten zurückzuführen sind. So ist es bereits wiederholt zur grundsätzlichen Feststellung der Haftpflicht in

Fällen gekommen, in denen Insassen eines Fahrzeuges bei einem von deren Führer schuldhaft verursachten Zusammenstoss mit einem Strassenbahnzuge verunglückt waren. Es mussten z. B. die Unfälle von Postschaffnern abgefunden werden, die als Insassen eines Postpaketwagens verunglückt waren, dessen Postillon leichtfertig noch so kurz vor einem Bahnzuge das Gleis kreuzte, dass ein Zusammenstoss beider Fahrzeuge unvermeidlich war. In einem anderen Falle hatte ein früherer Strassenbahnfahrer im Dienste eines Omnibusbetriebes vorsätzlich dem Bahnbetriebe durch Kreuzen seiner Gleise ein Fahrhindernis bereitet, in dessen Verfolg ein Omnibusfahrgast von der Hinterplattform herabgefallen war und schwere Verletzungen davongetragen hatte. Die Unternehmer des beteiligten Fahrbetriebes gingen frei aus, weil sie beweisen konnten, bei Annahme des Postillons bzw. des Omnibuskutschers vorsichtig gehandelt zu haben. Dass das Rechtsbewusstsein der grösseren Masse durch eine so geartete Rechtsprechung befriedigt ist, wird schwerlich behauptet werden können.

Mittlerweile ist die Zusammenstossgefahr mit fremden Fahrzeugen erheblich gestiegen. Durch die Zulassung von Automobilen für die Personen- und Güterbeförderung im Strassenverkehr ist es schon oft zu Zusammenstössen zwischen Bahnzug und Automobilen gekommen, in denen dem Geschädigten ein Haftanspruch gegen den Bahnunternehmer zugebilligt, dagegen ein solcher gegen den Automobilbesitzer versagt wurde, weil dieser bei der Auswahl seines Chauffeurs vorsichtig gehandelt habe. Es wurde z. B. dem Fahrgast eines Automobilomnibusses, welcher durch einen Wagenruck verletzt worden ist, ein Haftanspruch gegen den Bahnunternehmer zugebilligt, der dadurch entstanden war, dass der Omnibus das Bahngleis benutzte und auf demselben plötzlich anhielt, um Fahrgäste abzusetzen, so dass ein nachfolgender Bahnzug auffuhr, was nicht geschehen sein würde, wenn die Unterbrechung der Weiterfahrt nicht erfolgt sein würde. In einem zweiten Falle wurde der Fahrgast einer Automobildroschke, welche neben dem Bahngleise fuhr, dadurch verletzt, dass die Steuerung brach, wodurch die Automobildroschke ihre ursprünglich verfolgte Fahrrichtung verlor und an einen Bahnwagen anfuhr. Obschon in diesen und anderen gleichartigen Fällen die Ursache des Unfalles ausschliesslich oder doch wenigstens überwiegend auf die Verschuldung der beteiligten Automobilbetriebe zurückzuführen war, konnte die Entlastung des Bahnunternehmers nicht erfolgen, weil die beiden allein zulässigen Einreden des eigenen Verschuldens des Verletzten und der höheren Gewalt nicht zutrafen, während die Verschuldung eines Dritten die Haftpflicht der Strassenbahnen nicht aufhebt.

Wegen der augenfälligen Unbilligkeit des Ergebnisses einer solchen

Rechtsprechung ist schon verlangt worden, dahin vorstellig zu werden, dass die Haftpflicht der Eisenbahnen auf die Automobilbetriebe entweder im Wege der Rechtsauslegung oder durch ein besonderes Automobilgesetz ausgedehnt werde. Der erstere Wunsch ist unausführbar. Denn konnte zwar die Haftpflicht der Eisenbahnen auf die Strassenbahnen im Wege der Auslegung erfolgen, so gab dazu der Umstand Anlass, dass bei Beratung der Gesetzesvorlage die Frage eines Mitgliedes, wie es mit den etwaigen Betriebsunfällen von Strassenbahnen zu halten sei, ohne jeden Widerspruch von dem Regierungskommissar dahin beantwortet worden ist, dass dafür das Haftpflichtgesetz ausreiche. Hieraus durfte das Einverständnis der gesetzgebenden Faktoren mit einer Ausdehnung des Begriffes „Eisenbahn" auf die Strassenbahnen geschlossen werden. Dagegen ist ein wesentliches Merkmal der Eisenbahnen das Laufen der schweren Züge auf glatten Schienen, welches bei den schienenfrei laufenden Automobilen fehlt. Die Unterordnung der Automobilunfälle unter das Haftpflichtgesetz ist darnach unbedingt ausgeschlossen, wenngleich die übrigen Merkmale der Eisenbahnen bei ihnen gleichfalls zutreffen.

In richtiger Erkenntnis der Wirkung der Automobilbetriebe regte ich deshalb 1898 bei dem Deutschen Juristentage an, die Haftung der Automobile nach Massgabe des Gesetzes vom 7. Juni 1871 zu verlangen. Den gleichen Standpunkt vertrat ich 1899 in der Juristischen Gesellschaft zu Berlin (41. Jahresbericht der Juristischen Gesellschaft zu Berlin 1899/1900 S. 60 ff.) und 1902 in einem Gutachten für den deutschen Juristentag (Verhandlungen des Berliner Juristentages 1902 Bd. 1 S. 27) mit so gewichtigen Gründen, dass der Juristentag sich dortselbst (vgl. Bd. 3 S. 163 ff., S. 596) für eine grundsätzliche Erweiterung der Haftpflicht auf die Automobile aussprach. Im gleichen Sinne wurden im Reichstage und in den Landtagen Wünsche geäussert, die schliesslich zum Entwurfe eines Haftpflichtgesetzes für Automobile seitens des Reichsjustizamtes geführt haben, dessen Einbringen für die Herbstsitzung des Reichstages in Aussicht gestellt ist.

Nach dem durch den Reichsanzeiger veröffentlichten Entwurfe soll der Automobilhalter für Schäden durch einen Betriebsunfall, der zur Tötung oder Körperverletzung oder Sachbeschädigung geführt hat, einzutreten haben, ohne dass ihm eine Verschuldung nachgewiesen zu werden braucht. Doch wird die Schadenshöhe auf 50000 M. für jeden Verletzten oder Getöteten, oder für die sämtlichen durch dasselbe Ereignis Betroffenen auf 150000 M., und für Sachschaden auf 5000 M. beschränkt. In diesem Umfange wird also künftig der durch den Betrieb eines Automobiles Verletzte von dem Nachweise einer Verschuldung

des Automobilhalters oder seines Fahrers befreit sein; doch geht der Berechtigte desselben verlustig, wenn er es verabsäumt, innerhalb Monatsfrist seinen Anspruch anzumelden.

Insoweit ist also der Rechtsüberzeugung Rechnung getragen, zu welcher der deutsche Juristentag sich bekannt hat. Allein es bleibt immer noch der Verletzte verpflichtet, den Nachweis zu führen, dass das schädigende Automobil dem in Anspruch genommenen Automobilhalter gehört, was ihm unmöglich gemacht oder doch erschwert wird, wenn es jenem gelingt, sich durch erhöhte Schnelligkeit der Feststellung zu entziehen. Deshalb kann die den Strassengängern bzw. -Gefährten zugedachte Schadloshaltung nur unter der Voraussetzung erreicht werden, dass es gelingt, die Automobilhalter in eine Haftpflichtzwangsgenossenschaft zu bringen, welche für jeden Schaden aufzukommen hat, der durch ein Automobil zugefügt wurde. Die Begründung des Entwurfes meint zwar, es fehle an den ausreichenden Unterlagen für eine solche Einrichtung; doch dürften deren Bedenken als stichhaltige kaum gelten können in Anbetracht der Tatsache, dass die Verhältnisse keinesfalls günstiger lagen, als die gesetzgebenden Körperschaften sich entschlossen, die Schadloshaltung von Bauunfällen im Tiefbau und im Regiebau auf der Grundlage der Zwangsgenossenschaft durch Versicherung gegen Prämien nach dem Kapitaldeckungsverfahren durchzuführen, was sich als brauchbar bewährt hat. Der Juristentag erklärte sich für die Notwendigkeit einer solchen, und sie wird auch auf besondere Schwierigkeiten nicht stossen können.

Ausserdem enthält der Entwurf einzelne polizeiliche Vorschriften, deren Nichtbeobachtung strafbar sein soll.

Durch das geplante Gesetz wird also zweifellos die Verantwortlichkeit des Automobilhalters für die durch seinen Betrieb verursachten Unfälle erhöht und so das Verlangen weiter Kreise nach Schutz gegen die Gefahren durch die Automobile in einer Weise befriedigt, welche voraussichtlich zur Gefahrenverminderung führen wird. Übersehen ist dagegen, dass die vermehrte Haftpflicht und Verantwortlichkeit des Automobilhalters füglich dahin führen müsste, ihm auch einen erhöhten Schutz seines Betriebes gegen vorsätzliche oder fahrlässige Bereitung von Gefahren zu verschaffen. Denn abgesehen von den Fällen, wenn jemand kurz vor einem Automobile in seine Fahrrichtung tritt und so zum Betriebshindernisse wird, oder dass er verabsäumt, rechtzeitig dem Warnungssignale Folge zu geben und sich aus der gefährlichen Lage in Sicherheit zu bringen, — Fälle, die vielleicht als entschuldbar gelten können, weil die Täter in der Bestürzung sachwidrig gehandelt haben werden, kommt es nämlich nicht selten zur Bereitung von Betriebshindernissen

dadurch, dass Steine, Stöcke oder andere Gegenstände so kurz vor dem Fahrzeug in seine verfolgte Fahrrichtung geworfen werden, dass der Automobilführer dem Hindernisse weder ausweichen noch anderweit begegnen kann. Geschieht gegenwärtig ein solches Ereignis, so ist eine Bestrafung seines Täters so gut wie ausgeschlossen, weil die zum Schutze der Eisenbahnen gegebenen Satzungen des StGB. §§ 315, 316 im Wege der Auslegung auf Automobilbetriebe nicht ausgedehnt werden dürfen.

Fälle der beregten Art werden fast nie den Tatbestand der Sachbeschädigung gemäss StGB. § 303 erfüllen, weil zwar die Rechtswidrigkeit der Handlung, nicht aber auch der auf Beschädigung der Automobile gerichtete Vorsatz feststellbar sein wird. Lässt sich also nicht etwa das Merkmal der Körperverletzung oder Tötung aus StGB. §§ 230, 222 als Wirkung der Tat feststellen, so bleibt der Täter eines Unfuges der beregten Art straffrei und ist sogar seine vermögensrechtliche Verantwortlichkeit höchstens ausnahmsweise vorhanden. Zwar wird die vorsätzliche oder fahrlässige Gefährdung des Automobilbetriebes als grober Unfug strafbar bleiben (StGB. § 360 Nr. 11), doch ist die darauf gesetzte Strafe viel zu niedrig, als dass sie abschreckend wirken sollte. Gleiches gilt bezüglich des StGB. § 366 Nr. 7 und 9 ff.

Wird der Entwurf Gesetz, so wird dadurch die Rechtslage der Strassenbahnen wesentlich gefördert, weil dann eine grössere Anzahl von Unfallentschädigungen für sie wegfallen, die nach der heutigen Rechtslage von den Strassenbahnen abgefunden werden müssen, obschon der Automobilbetrieb den Schaden verursacht hat. Dieser Gewinn darf nicht zu niedrig veranschlagt werden insonderheit mit Rücksicht auf den Umstand, dass zukünftig in dem Automobilhalter, welcher sich nicht mehr durch Berufung auf § 831 BGB. seiner Verbindlichkeit entziehen kann, ein Schadensurheber vorhanden sein wird, gegen welchen der Strassenbahnunternehmer mit Erfolg Erstattungsansprüche geltend machen kann, oder welcher doch neben ihm aus §§ 830, 839 BGB. selbstschuldnerisch mitverhaftet ist.

12.

Ausschluss zivilrechtlicher Schadensersatzansprüche nach Unfallfürsorgerecht.

Von Dr. Max Reindl, Regierungsrat in München.

In § 12 Abs. 1 u. 2 (früher § 10) des Reichs-Unfallfürsorgegesetzes vom 18. Juni 1901 ist folgendes bestimmt:

I. „Die dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen auf Grund des § 1 des Gesetzes, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadensersatze für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken usw. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen, vom 7. Juni 1871 (RGBl. S. 207) gegen Eisenbahn-Betriebsunternehmer zustehenden Ansprüche gehen auf die Betriebsverwaltung, welche dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes oder anderweiter reichsgesetzlicher Vorschrift Pensionen, Kosten des Heilverfahrens, Renten oder Sterbegelder zu zahlen hat, in Höhe dieser Bezüge und vorbehaltlich der Bestimmungen des Art. 8 des Gesetzes vom 20. Dezember 1875 (RGBl. S. 318)[1]) über.

II. Weitergehende Ansprüche als auf diese Bezüge stehen dem Verletzten und dessen Hinterbliebenen gegen das Reich und die Bundesstaaten nicht zu".

Darnach steht zunächst ausser Zweifel, dass denjenigen Reichsbeamten und ihren Hinterbliebenen, die wegen eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles Anspruch auf Pension oder Rente auf Grund des Fürsorgegesetzes oder der im einzelnen Falle an dessen Stelle tretenden sonstigen Pensionsgesetze (§ 1 Abs. 5, § 2 Abs. 3 des Fürsorgegesetzes) haben, darüber hinausgehende Ansprüche aus § 1 des HaftpflG. sowohl gegen das Reich als gegen einen Bundesstaat versagt sind. Ein Beamter der Reichspostverwaltung, der bei Ausübung des Postdienstes in einem Bahnpostwagen auf den Reichseisenbahnen oder auf den von einem Bundesstaate betriebenen Eisenbahnen verunglückt, kann nur gegen die Reichspostverwaltung Anspruch auf Entschädigung nach Massgabe des Fürsorgegesetzes, nicht aber darüber hinaus noch einen Anspruch gegen die Verwaltung der Reichseisenbahnen

[1]) Sog. Eisenbahn-Postgesetz. Vgl. hierüber näher Kittel in EisenbE. XXIV S. 423.

bzw. der von dem betreffenden Bundesstaate betriebenen Eisenbahn auf Grund des § 1 HaftpflG. erheben. Ebenso kann ein Beamter der Reichseisenbahnverwaltung, der bei einem durchgehenden Zuge dienstlich in den Betrieb einer von einem Bundesstaate betriebenen Bahn übergeht und hierbei einen Unfall erleidet [1], nur gegen die Reichseisenbahnverwaltung Unfallfürsorgeansprüche, nicht aber darüber hinaus gegen die Eisenbahnverwaltung des betreffenden Bundesstaates Ansprüche auf Grund des § 1 HaftpflG. geltend machen. Das Rechtsverhältnis gestaltet sich demnach in diesen Fällen so, dass dem Verletzten und seinen Hinterbliebenen zwar die Geltendmachung von Ansprüchen aus § 1 des HaftpflG. gegenüber dem Reich bzw. dem Bundesstaat nicht grundsätzlich versagt, dass sie aber auf diejenigen Beträge, welche von der Betriebsverwaltung, in deren Dienst der Unfall erlitten wurde, nach dem Unfallfürsorgegesetze zu entrichten sind, beschränkt sein und zugleich bis zu diesem Betrage mit dem Zeitpunkte ihres Entstehens auf die nach dem Unfallfürsorgegesetze haftbare Betriebsverwaltung kraft Gesetzes — vorbehaltlich des § 8 des Eisenbahn-Postgesetzes — übergehen soll [2].

Dagegen sind die über den Unfallfürsorgeanspruch hinausgehenden weiteren Ansprüche auf Grund des § 1 HaftpflG. gegen Privateisenbahnen aufrechterhalten geblieben [3].

Die Motive zum Unfallfürsorgegesetz rechtfertigen diese Art der Regelung mit der Erwägung, dass das Reich schon auf Grund der Bestimmungen des Unfallfürsorgegesetzes ausreichende Fürsorge bei Verunglückung im Dienste gewähre, also füglich nicht genötigt werden könne, demselben Verletzten darüber hinaus auf Grund der älteren Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes noch eine höhere Entschädigung zu entrichten. Ähnlich gestalte sich das Verhältnis zu den einzelnen

---

[1] Z. B. ein Schaffner der Reichseisenbahn, der einen durchgehenden Zug von Strassburg nach München begleitet, wird auf der badischen oder württembergischen Strecke verletzt. Darüber, dass ein solcher Beamter auch auf der fremden Betriebsstrecke noch im Dienste seiner Anstellungsverwaltung sich befindet und daher Anspruch gegen dieselbe auf Unfallfürsorge hat, vgl. RG. ZS. Bd. 60 S. 207.

[2] OLG. Cöln EisenbE. XXIII S. 12; RG. ZS. 63 S. 382 und EisenbE. XXIII S. 74. — Über die Frage, ob der Forderungsübergang sofort mit Entstehung der Forderung oder erst mit dem Zeitpunkte der Leistung oder mindestens der Festsetzung der Unfallfürsorgepension auf die Betriebsverwaltung übergeht, vgl. RG. JW. 1905 S. 189, wo entgegen der früheren Auffassung des RG. (Bd. 55 S. 385 JW. 1905 S. 36) zeitliches Zusammentreffen der Entstehung und des Übergangs der Forderung angenommen wird; dagegen OLG. Stuttgart in „Invaliditäts- und Altersversorgung" 1908 S. 95 und Grünebaum in Gruchots Beitr. 52 S. 565, wo erst Übergang im Zeitpunkte der Leistung oder mindestens der Festsetzung der Pension angenommen wird.

[3] OLG. Cöln EisenbE. XXIII S. 12; RG. 63 S. 382 und EisenbE. XXIII S. 74.

Bundesstaaten, die das Reich bilden. Habe das Reich einen Verletzten oder seine Hinterbliebenen auf Grund des Fürsorgegesetzes ausreichend entschädigt, so sprächen die gleichen Erwägungen dafür, einem solchem Verletzten und seinen Hinterbliebenen auch gegen einen Bundesstaat, auf dessen Eisenbahnen der Unfall sich zugetragen hat, weitergehende Ansprüche aus § 1 HaftpflG. nicht zuzugestehen. Anders liege das Verhältnis bei Unfällen, die sich auf Privatbahnen ereignen; ein Beamter, der auf einer Privatbahn verunglücke, habe einen Anspruch gegen die Privatbahn aus dem Haftpflichtgesetze nach wie vor, nur mit der Massgabe, dass sein Anspruch bis zum Betrage der Pension usw. auf den die Pensionslast tragenden Fiskus übergehe[1]).

§ 12 Abs. 1 (alt § 10 Abs. 1) des Fürsorgegesetzes spricht nun nur von den dem Verletzten auf Grund des § 1 des HaftpflG. gegen den Eisenbahnbetriebsunternehmer zustehenden Ansprüchen. Es entsteht daher die Frage, ob sich die Vorschrift in Abs. 2 des § 12 (alt Abs. 2 des § 10), wonach weitergehende Ansprüche als auf die im Fürsorgegesetz vorgesehenen gegen das Reich und die Bundesstaaten nicht zustehen sollen, sich nur auf die im Absatz 1 a. a. O. erwähnten Ansprüche aus § 1 HaftpflG. oder auch auf alle anderen, auf reichsgesetzliche Bestimmungen, namentlich auf die Bestimmungen des BGB. über den Personenbeförderungsvertrag oder über unerlaubte Handlungen, sich stützenden Ansprüche beziehe. Die Beantwortung dieser Frage ist sowohl für den Verletzten und seine Hinterbliebenen als für den haftpflichtigen Eisenbahnunternehmer — Reich oder Bundesstaat — von grosser praktischer Bedeutung. Bezieht sich Abs. 2 des § 12 (alt § 10) bloss auf die in Abs. 1 dortselbst erwähnten Ansprüche aus § 1 HaftpflG., so kann beispielsweise ein Beamter der Reichspostverwaltung, der bei Ausübung des Bahnpostdienstes auf der vom Reich oder einem Bundesstaat betriebenen Eisenbahn einen Betriebsunfall erleidet, gegen die Eisenbahnverwaltung zwar nicht auf Grund des § 1 HaftpflG., aber auf Grund des BGB. unter Berufung darauf, dass der Eisenbahnverwaltung ein von ihr nach §§ 31 u. 89 oder 831 BGB. zu vertretendes Verschulden an dem Unfalle zur Last falle, Schadensersatzansprüche über die nach dem Unfallfürsorgegesetze von der Reichspostverwaltung zu zahlenden Beträge hinaus nach Massgabe der §§ 843, 844 u. 847 BGB. geltend machen. Ebenso wäre im Hinblick auf § 14 (alt § 12) des Fürsorgegesetzes beispielsweise ein bayerischer Postbeamter, der bei Ausübung des Postdienstes auf der

[1]) Vgl. die Motive bei Landmann, Komm. z. UVG. vom 6. Juli 1884 Anm. 3 zu § 10 des Unfallfürsorgegesetzes, ferner die in Anm. 3 S. 104 angegebenen Urteile.

bayerischen oder auf der preussischen Staatseisenbahnverwaltung einen Unfall erleidet, berechtigt, ausser der ihm auf Grund der bayerischen Unfallfürsorgenormen vom 13. November 1902 / 5. Januar 1906 gegen die bayer. Postverwaltung zustehenden Unfallfürsorgepension gegebenenfalls weitere Entschädigungsansprüche gegen den bayerischen oder den preussischen Eisenbahnfiskus auf Grund der §§ 31, 89, 831 und 823 ff. BGB. zu erheben.

Die Meinungen über diese Frage gehen in der Rechtsprechung auseinander. Während das OLG. Frankfurt a. M. in einem Urteile vom 1. Februar 1905[1]) und ebenso das OLG. Dresden[2]) dahin entschieden haben, dass Abs. 2 des § 12 (alt § 10) alle weiteren Ansprüche gegen Reich und Bundesstaaten ausschliesse, gleichviel auf welche reichsgesetzlichen Bestimmungen sich der Anspruch stütze, hat das RG. in einem Urteile vom 11. Februar 1907[3]) sich der gegenteiligen Auffassung zugeneigt, wenn es auch eine direkte Entscheidung hierüber noch nicht getroffen hat. Das Erkenntnis des Reichsgerichts führt hierüber folgendes aus: „Die Richtigkeit der Annahme des Berufungsgerichts — dass alle weiteren Ansprüche auf Grund des Absatzes 2 des § 12 a. a. O. ausgeschlossen seien — ist jedenfalls zweifelhaft. Es liegt trotz der allgemeinen Fassung der Vorschrift in Absatz 2 des § 12 bei ihrem engen Zusammenhang mit dem Absatz 1 sehr nahe, anzunehmen, dass sie sich ausschliesslich auf Ansprüche, die dem Verletzten nach § 1 des HaftpflG. aus dem Unfalle an sich gegen das Reich oder einen Bundesstaat zustehen würden, beziehen soll; die Materialien zu dem Gesetze vom 15. März 1886, dessen § 10 mit dem § 12 des jetzigen Gesetzes vollständig übereinstimmt, mögen an einzelnen Stellen für die Vorinstanz sprechen (vgl. z. B. S. 10 der Begründung des Entwurfs Absatz 2), im allgemeinen aber tritt vielmehr nur die Tendenz zutage, Ansprüche des Verletzten aus § 1 HaftpflG. gegenüber dem Reiche und den Bundesstaaten, die neben den Ansprüchen aus der Beamtenfürsorge bestehen könnten, auszuschliessen. Es bedarf indes keiner Beantwortung der vorstehend erwähnten Frage, da die angefochtene Entscheidung jedenfalls aus einem anderen Grunde aufrecht zu halten ist".

Es ist schwer zu sagen, welche Auffassung die richtige ist; denn während der Gedanke, der den Gesetzgeber bei dieser Bestimmung leitete, offenbar für die ausdehnende Auslegung spricht, weisen die Stellung der Bestimmung im Gesetze und der Wortlaut der Motive

[1]) In Sachen eines bayer. Postbeamten gegen den Preuss. Eisenbahnfiskus ergangen. (Nicht veröffentlicht.)

[2]) JW. 1907 S. 287, EisenbE. Bd. XXIV S. 38.

[3]) JW. 1907 S. 287, DJZ. 1907 S. 597, EisenbE. Bd. XXIV S. 38.

auf die engere Interpretation, der auch das Reichsgericht sich zuzuneigen scheint, hin. Die Entscheidung hängt davon ab, ob man dem Gedanken des Gesetzgebers mehr Einfluss für die Auslegung beimessen will als dem tatsächlich zum Ausdrucke gekommenen Willen, ob man also das, was der Gesetzgeber hätte sagen wollen, über das stellen darf, was er, wenn auch nicht ganz vollkommen, wirklich gesagt hat. Ich möchte mich für Verneinung dieser Frage aussprechen und damit der anscheinend auch vom Reichsgerichte geteilten Anschauung über die Bedeutung des § 12 Abs. 2 (alt § 10 Abs. 2) anschliessen. Aus folgenden Gründen:

In den Motiven ist, wie bereits erwähnt, zur Rechtfertigung der Vorschrift des erwähnten Absatzes 2 ausgeführt, dass der Verletzte und seine Hinterbliebenen, wenn sie auf Grund des Fürsorgegesetzes oder anderweitiger reichsgesetzlicher Vorschriften Pension usw. erhalten, nicht berechtigt sein sollen, auf Grund des § 1 HaftpflG. noch weiteres vom Reichseisenbahnfiskus bzw. einem Staatseisenbahnfiskus zu verlangen. Denn das Reich gewähre ausreichende Fürsorge schon auf Grund der Bestimmungen des Fürsorgegesetzes, könne also füglich nicht genötigt werden, demselben Verletzten darüber hinaus auf Grund der älteren Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes noch eine höhere Entschädigung zu gewähren. Ähnlich gestalte sich das Verhältnis zu den einzelnen Bundesstaaten, welche das Reich bilden. Habe das Reich einen Verletzten oder dessen Hinterbliebene auf Grund der Bestimmungen des Fürsorgegesetzes ausreichend entschädigt, so sprächen die gleichen Erwägungen dafür, einem solchen Verletzten und dessen Hinterbliebenen auch gegen einen Bundesstaat, auf dessen Eisenbahnen sich der Unfall zugetragen hat, weitergehende Ansprüche aus § 1 des HaftpflG. nicht zuzugestehen.

Der Gedanke war also wohl zweifellos der, dass das Reich bzw. der Bundesstaat mit Gewährung der Unfallfürsorge seiner Verpflichtung gegenüber dem Verletzten nachgekommen sei und daher von jeder weiteren Entschädigungspflicht wegen des Unfalls befreit sein solle. Es ist nun in der Tat auffallend, dass gleichwohl nach den Motiven durch § 10 Abs. 2 (jetzt § 12 Abs. 2) a. a. O. nur weitergehende Ansprüche auf Grund des § 1 des Haftpflichtgesetzes ausgeschlossen werden sollten, während doch der Grund, der zu dieser Haftausschliessung führte, in gleicher Weise auch auf andere als auf das Haftpflichtgesetz sich stützende Entschädigungsansprüche gegen das Reich und die Bundesstaaten zutrifft.

Diese auffallende Erscheinung erklärt sich auch nicht etwa daraus, dass im Jahre 1886, zur Zeit der Erlassung des Fürsorgegesetzes,

andere reichsgesetzliche Haftungsbestimmungen als jene des Haftpflichtgesetzes nicht bestanden; denn sonst hätten wenigstens auch die dem Verletzten auf Grund des § 2 des HaftpflG.[1]) gegen das Reich und die Bundesstaaten gegebenen Falles zustehenden weiteren Ansprüche beseitigt werden müssen. Denn Abs. 1 des § 10 (jetzt § 12) und die Motive sprechen ausdrücklich nur von den Ansprüchen aus § 1 des HaftpflG. Ausserdem wäre dann wenigstens in § 12 Abs. 1 und 2 des neuen Fürsorgegesetzes vom 18. Juni 1901, das erst nach dem Inkrafttreten des BGB. ergangen ist, nicht lediglich die Fassung des § 10 Abs. 1 und 2 des alten Gesetzes vom 15. März 1886 herübergenommen, sondern ausdrücklich ausgesprochen worden, dass alle weitergehenden Ansprüche auf Grund reichsgesetzlicher Vorschriften gegen das Reich und die Bundesstaaten ausgeschlossen sein sollen. Wenn es also auch dem Gedanken des Gesetzgebers entsprochen haben wird, jeden weiteren Anspruch des auf Grund des Unfallfürsorgegesetzes entschädigten Verletzten gegen das Reich und die Bundesstaaten auszuschliessen, gleichviel ob sich dieser Anspruch auf ein vom Reich oder dem Bundesstaate zu vertretendes Verschulden ihrer Organe (§§ 31, 89, 829, 831 BGB.) oder nur auf den gesetzlichen Tatbestand des § 1 HaftpflG. stützen kann, so ist diese Absicht doch weder im Gesetze selbst noch auch in den Motiven genügend zum Ausdrucke gebracht worden; es sprechen vielmehr die Stellung der Bestimmung im Gesetze und der Wortlaut der Motive dagegen, und man wird sich daher mit der hier vertretenen Auslegung abzufinden haben, auch wenn sie in ihren Konsequenzen nicht befriedigt.

De lege ferenda wäre es daher jedenfalls angezeigt, den § 12 des Fürsorgegesetzes vom 18. Juni 1901 entsprechend zu ändern, da in der Tat kein Grund vorliegt, weshalb das Reich oder die Bundesstaaten, wenn sie für den Verletzten bereits auf Grund des Fürsorgegesetzes genügende Fürsorge getroffen haben, darüber hinaus zwar dann keine weitere Entschädigung zu zahlen haben sollen, wenn sich der weitere Anspruch auf § 1 HaftpflG. stützt, dagegen aber dann, wenn er sich daneben noch auf die Bestimmungen des BGB. über unerlaubte Handlungen gründen kann. Denn die in diesem Falle eintretende verschiedenartige Behandlung fürsorgeberechtigter Verletzter führt zweifellos zu grossen Misslichkeiten. Es ist sicherlich kein innerlich berechtigter Grund einzusehen, warum beispielsweise ein Beamter der Reichseisen-

[1]) Z. B. wenn ein Lokomotivführer der Reichseisenbahn dienstlich in den Betrieb der staatlichen Nachbarbahn übergeht und in der Eisenbahn-Werkstätte dieser letzteren Bahn, in die er seine Maschine verbringt, durch Verschulden einer in § 2 HaftpflG. genannten Aufsichtsperson verletzt wird.

bahnverwaltung, der im Dienste auf der Reichseisenbahn einen Unfall erleidet, gemäss § 10 (alt § 8) des Fürsorgegesetzes gegen die Reichseisenbahnverwaltung keinen über die Unfallfürsorgebezüge hinausgehenden weiteren Anspruch erheben kann, dagegen aber ein Beamter der Reichspostverwaltung, dem bei Ausübung des Postdienstes auf der Reichseisenbahn ein Unfall zustösst, berechtigt sein soll, neben dem Anspruch auf Unfallfürsorge gegen die Reichspostverwaltung zwar keinen Anspruch gegen die Reichseisenbahnverwaltung auf Grund des § 1 HaftpflG., wohl aber einen solchen auf Grund der §§ 31, 89, 831 BGB. geltend zu machen; ferner warum ein Beamter der Reichseisenbahnverwaltung oder der Reichspostverwaltung bei Verunglückung im Dienste auf der Eisenbahn eines Bundesstaats zwar nicht nach dem Haftpflichtgesetz, wohl aber nach den Bestimmungen des BGB. weitere, über die Unfallfürsorgebezüge hinausgehende Ansprüche gegen die Eisenbahnverwaltung des betreffenden Bundesstaats solle erheben können.

Solange nun eine jeden Zweifel ausschliessende Ergänzung des Reichsfürsorgegesetzes nicht getroffen wird, wird es Aufgabe der Landesgesetzgebungen, die für die Landesbeamten eine den reichsgesetzlichen Unfallfürsorgebestimmungen gleichkommende Unfallfürsorge einführen, sein, hier soweit möglich Abhilfe zu schaffen, da sonst hinsichtlich der fürsorgeberechtigten Landesbeamten gemäss § 14 (alt § 12) des Reichsunfallfürsorgegesetzes die gleichen Zweifel und Misslichkeiten bestehen [1]). Für das Sächsische Recht ist der Ausschluss aller weiteren, über die Unfallfürsorgebezüge hinausgehenden Entschädigungsansprüche durch das Sächsische Unfallfürsorgegesetz vom 1. Juli 1902 bereits erfolgt [2]), und neuerdings ist diesem Beispiel auch Bayern gefolgt, indem es in Art. 99 des jüngst erlassenen Beamtengesetzes vom 16. August 1908 die Bestimmung getroffen hat, dass die unfallfürsorgeberechtigten bayerischen Beamten und ihre Hinterbliebenen wegen eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles gegen den bayerischen Staat weitere Ansprüche als sie ihnen nach dem Beamtengesetze zustehen, nicht geltend machen können. In der Begründung [3]) hierzu ist folgendes bemerkt: „Unter den weiteren Ansprüchen in Art. 99 sind bei der allgemeinen

---

[1]) Z. B. wenn ein bayer. Postbeamter bei Ausübung des Postdienstes auf der bayer. Staatseisenbahn verunglückt; oder wenn ein Beamter der bayer. Staatsbauverwaltung, während er eine dienstliche Reise nach der Baustelle auf der bayer. Staatseisenbahn macht, auf der Fahrt verletzt wird.

[2]) Vgl. hierwegen das oben erwähnte Urteil des RG. vom 11. Februar 1907 in JW. 1907 S. 287.

[3]) Vgl. Entwurf eines Beamtengesetzes nebst Begründung, Beil. 374 zu den Verh. der bayer Abg.-Kamm. XXXV. Landtagsversammlung I. Session 1907/08.

Fassung des letzteren sowohl reichs- als landesgesetzliche Ansprüche zu verstehen. Bezüglich der reichsgesetzlichen Ansprüche ergibt sich der Ausschluss allerdings schon unmittelbar aus § 14 des Reichsunfallfürsorgegesetzes vom 18. Juni 1901, wonach den Landesbeamten, für die eine den reichsgesetzlichen Vorschriften gleichkommende Fürsorge getroffen ist, ein reichsgesetzlicher Anspruch auf Ersatz des durch den Unfall erlittenen Schadens nur nach Massgabe der §§ 10—12 des Reichsunfallfürsorgegesetzes zusteht. Immerhin ist es in der Rechtsprechung zweifelhaft, ob sich die Vorschrift in § 12 Abs. 2 des Reichsunfallfürsorgegesetzes, wonach dem Verletzten und dessen Hinterbliebenen weitergehende Ansprüche als auf die Unfallfürsorgebezüge gegen das Reich und die Bundesstaaten nicht zustehen sollen, nur auf die in Abs. 1 des § 12 dieses Reichsgesetzes erwähnten Ansprüche aus dem Reichshaftpflichtgesetze beziehe oder auf alle reichsgesetzlichen Ansprüche, insbesondere auch auf jene aus dem BGB. (vgl. Entsch. des RG. vom 11. Februar 1907 in JW. 07 S. 287). Es erschien daher geboten, in Art. 99 eine Fassung zu wählen, die auch alle weitergehenden, auf reichsgesetzliche Bestimmungen gestützten Ansprüche gegen den Staat ausschliesst, soweit dies nicht bereits durch § 12 des Reichsunfallfürsorgegesetzes geschehen ist und soweit nicht im einzelnen Falle eine zwingende reichsgesetzliche Vorschrift [1]) im Wege steht. Im allgemeinen kann, wie auch in dem erwähnten Urteile des Reichsgerichts hervorgehoben ist, die Ausschliessung weitergehender zivilrechtlicher Entschädigungsansprüche keinem Bedenken unterliegen. Diese Ausschliessung entspricht sowohl dem Grundgedanken des Reichsunfallfürsorgegesetzes als auch der Billigkeit, da der Staat schon auf Grund der Vorschriften in Art. 89 ff. des Beamtengesetzes für die Folgen der Verunglückung im Dienste ausreichende Fürsorge trifft und daher kein Grund besteht, dass derselbe Staat noch aus anderen zivilrechtlichen Titeln für den gleichen Unfall haftbar gemacht wird".

---

[1]) Gemeint ist hierunter namentlich die Vorschrift in § 2 des HaftpflG. und in § 276 Abs. 2 BGB.

13.

Das Lagergeld.

Von Dr. Richard Senckpiehl, Amtsrichter in Kolmar i. P.

Lagergeld ist die Vergütung für die Aufbewahrung von Gütern. Der Anspruch auf Lagergeld beruht entweder auf einem Lagervertrag (§ 416 HGB.) oder auf einem Verwahrungsvertrag (§ 688 BGB.) oder auf Gesetzesvorschrift (§ 354 HGB.)[1]. Wir betrachten im nachstehenden nur den Lagergeldanspruch des Lagerhalters gegen den Einlagerer. Die anderen Ansprüche auf Lagergeld unterstehen teilweise abweichenden Vorschriften.

Das Lagergeld im Sinne unserer Darstellung ist die Vergütung, die der Einlagerer dem Lagerhalter für die Lagerung und Aufbewahrung von Gütern schuldet. Der Begriff des „Lagergeldes" ist genau zu unterscheiden von dem Begriffe der „Lagerkosten". Unter Lagerkosten versteht das Gesetz sowohl das Lagergeld, als auch die Auslagen des Lagerhalters für Fracht und Zölle, sowie sonstige auf das Gut gemachte Verwendungen (§ 420 HGB.).

Im nachstehenden sollen zunächst die Berechnung des Lagergeldes (I), insbesondere im Falle der Nichteinlagerung und der vorzeitigen Zurücknahme des Lagergutes (II), sodann die Fälligkeit der Lagergeldforderung (III), der Leistungsort (IV), sowie die Verjährung des Lagerzinsanspruchs (V) und schliesslich die Sicherungsmittel des Lagerhalters (VI) erörtert werden.

I.

Über die Berechnung des Lagergeldes gibt das Gesetz nur wenige Bestimmungen. Es sagt im § 420 HGB., dass der Lagerhalter Anspruch auf das bedungene oder ortsübliche Lagergeld hat.

Hiernach unterliegt die Festsetzung des Lagergeldes der freien Vereinbarung. Grosse Lagerhäuser haben allerdings ihre feststehenden

[1]) Hierher gehören auch die Vorschriften der §§ 33 Abs. 3, 56 und 69 Abs. 5 EisenbVerkO. Vgl. in dieser Zeitschrift XVI 323 ff.

Tarife; aber sie sind an diese rechtlich nicht gebunden. Sie können einzelne ihrer Kunden bevorzugen, ebenso wie sie einzelne Personen überhaupt von der Benutzung des Lagerhauses ausschliessen können. Selbst denjenigen Lagerhäusern, welche durch die staatliche Ermächtigung zur Ausstellung indossabler Lagerscheine gewissermassen privilegiert sind, liegt dafür nicht die Pflicht ob, ihre Einrichtungen jedermann zur Benutzung unter gleichen Bedingungen offen zu halten. Der Grundsatz: „Point de faveur pour personne", welchen das österreichische Recht für die öffentlichen Lagerhäuser angenommen hat [1]) und welcher in unserm Eisenbahntransportrecht so streng betont ist, kommt hier nicht zur Anwendung.

Wer einem Lagerhause, dessen Tarif ihm mitgeteilt ist, Güter auf Lager gibt, unterwirft sich stillschweigend diesem Tarife, wenn er nichts Abweichendes ausmacht. Dasselbe muss gelten, wenn der Einlagerer zwar weiss, dass das Lagerhaus einen festen Tarif hat, er jedoch den Inhalt desselben nicht kennt.

Liegt eine Vereinbarung der Parteien über die Höhe des Lagergeldes nicht vor, so wird es nach der örtlichen Übung berechnet. Die an den verschiedenen Orten bestehenden Übungen weichen in der Höhe des Lagergeldes und in der Berechnungsart mehrfach voneinander ab, so dass eine Aufzählung derselben schwierig und kaum vollständig wäre. Jedoch lassen sich immerhin folgende an einer grossen Zahl deutscher Handelsplätze fast übereinstimmend geltende Regeln zusammenstellen [2]).

1. Das Lagergeld wird nach Zeiteinheiten und nach der Menge des Lagergutes berechnet.

a) Die Zeiteinheit ist regelmässig der Monat. Er beginnt vom Tage der Einlagerung an, und zwar wird der Tag der Einlagerung schon mitgezählt. Wird z. B. ein Gut am 3. Januar eingeliefert, so dauert der erste Lagermonat nur bis zum 2. Februar. Der Lagermonat ist nicht eine feste Frist von dreissig Tagen, sondern die jeweils dem Kalender entsprechende Frist. Ein angefangener Monat wird als voll gerechnet.

b) Die Menge des Lagergutes, die der Berechnung des Lagergeldes zugrunde gelegt wird, wird in der Regel durch das Gewicht festgestellt; nur bei Möbeln und Umzugsgütern nach dem Raume, den das Gut im Lagerspeicher einnimmt. Ist das Gewicht massgebend, so

[1]) Vgl. Adler, Das österreichische Lagerhausrecht S. 64, 79 ff.

[2]) z. B. Berlin, Breslau, Wiesbaden usw. Vgl. Senckpiehl, Speditionsgeschäft S. 281 und die dort genannten Gutachtensammlungen.

werden immer volle Zentner berechnet. Angefangene Zentner werden voll gerechnet. Massgebend ist das Bruttogewicht; die Verpackung wird also stets mitgewogen. Ist der Raum für die Berechnung massgebend, so legt man die Zahl der Quadratmeter zugrunde, die das Lagergut bei der Aufstellung auf dem Fussboden des Speichers einnimmt.

2. Durchschnittlich werden 25 Pfennig für den Zentner monatlich als Lagergeld berechnet. Dieser Satz gilt jedoch nur für sogenannte Normalgüter. Für sperrige Güter wird der doppelte Betrag erhoben; also 50 Pfennig monatlich für jeden angefangenen Zentner. Sperrige Güter sind die im Verhältnis zu ihrem Gewichte besonders umfangreichen Güter. Was danach zu den sperrigen Gütern zu zählen ist, kann manchmal zweifelhaft sein. Man pflegt deshalb das Verzeichnis der sperrigen Güter als massgebend zu betrachten, welches im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abteilung B S. 21 enthalten ist.

An Stapelplätzen mit zahlreichen und zweckmässigen Lagerhäusern sind die Sätze für verschiedene Güter verschieden und durchschnittlich billiger als 25 Pf. für den Zentner monatlich.

Für Möbel und Umzugsgüter werden 1,50 M. monatlich für jedes Quadratmeter Lagerfläche erhoben.

3. Steht der Lagerhalter mit dem Einlagerer nicht in dauernder Geschäftsverbindung (ist letzterer nicht sein „Kunde"), so erhöhen sich die oben angeführten Sätze, jedoch selten über das Doppelte hinaus. Eine Besonderheit gilt für die Bahnspediteure. Für die ihnen von der Eisenbahn überwiesenen Bahngüter dürfen sie vielerorts für je 100 kg und je einen Tag der Lagerung 10 Pfennig berechnen. Diese hohen Sätze sind Ausnahmen und deshalb da, wo sie nur von Bahnspediteuren auf sogenannte „Bahngüter" erhoben werden, nicht als ortsübliche Sätze anzusehen [1]).

4. Die oben angeführten Sätze gelten nur für die Berechnung des Lagergeldes. Sie schliessen nicht die Vergütung für andere Leistungen des Lagerhalters ein; so wird z. B. für das Ein- und Auslagern eine

[1]) In einer Entscheidung des Oberlandesgerichts Breslau (Recht 1902, 587) ist ausgesprochen, dass als ortsübliches Lagergeld in Ermangelung anderer Vereinbarung die tarifmässigen Sätze der Eisenbahn über Lager- und Platzgeld anzusehen seien. Das ist unrichtig. Die Sätze, welche die Eisenbahn an sogenanntem „Lager- und Platzgeld" nach ihrem Nebengebührentarif erhebt, gelten für alle deutschen Eisenbahnverwaltungen gemeinsam, ohne Rücksicht auf die besonderen örtlichen Verhältnisse, und sind mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse des Eisenbahnverkehrs festgesetzt. Sie sind fast durchweg höher als ortsüblich. Sie entsprechen an vielen Orten denen der Bahnspediteure. Dass diese aber nicht ohne weiteres als ortsüblich angesehen werden können, ist zutreffend in einem Gutachten der Breslauer Handelskammer (Riesenfeld 1900 S. 201 Nr. 659) ausgeführt.

besondere Gebühr in Anrechnung gebracht; ebenso für Vorschüsse, die der Lagerhalter auf das Gut gewährt, für die Besorgung der Versicherung usw.

Ist eine örtliche Übung nicht festzustellen, so kommen die Bestimmungen der §§ 316, 315 BGB. zur Anwendung: der Lagerhalter hat das Lagergeld zu bestimmen. Es muss im Zweifel dem billigen Ermessen entsprechen, widrigenfalls der Richter im Prozess das verlangte Lagergeld ermässigen kann [1]).

II.

Der Lagergeldanspruch beruht auf einem Konsensualvertrage [2]) und entsteht daher nicht immer erst mit der tatsächlichen Einlagerung, sondern mit dem Abschluss des Vertrages. Liefert also der Einlagerer das Gut nicht oder nicht rechtzeitig ein, so ändert dies — abgesehen vom Verzug des Lagerhalters und dem Falle des § 320 BGB. — an seiner Verpflichtung aus dem Lagervertrage zur Zahlung der Lagerkosten grundsätzlich nichts.

Dasselbe müsste gelten, wenn der Einlagerer das Gut zwar einliefert, aber vor Ablauf der Lagerzeit zurücknimmt. Wenn er auch das Recht hat, das Lagergut jederzeit zurückzufordern (§ 695 BGB.), so könnte dies an sich seine Verpflichtung zur Zahlung des Lagergeldes für die ganze ausbedungene Lagerzeit nicht aufheben. Aber das Gesetz gibt für diesen Fall eine Sonderregel im § 699 Abs. 3 BGB.: Sofern sich aus der Vereinbarung der Parteien nichts Entgegenstehendes ergibt, soll bei vorzeitiger Beendigung der Lagerung nicht der volle Lagerzins, sondern nur eine den bisherigen Leistungen des Lagerhalters entsprechende Vergütung verlangt werden dürfen. Diese Regel ist nicht von so erheblicher praktischer Bedeutung, wie es zunächst den Anschein hat; sie findet z. B. niemals Anwendung, wenn nach einem feststehenden Tarife oder nach dem Ortsgebrauche der Lagerzins für volle Zeiteinheiten berechnet und begonnene Zeiteinheiten für voll gerechnet werden. Denn hier liegen entgegenstehende Abmachungen vor; auch da, wo ohne ausdrückliche Abrede der blosse Ortsgebrauch massgebend ist, gilt eben dieser Ortsgebrauch nach § 420 HGB. als vereinbart und schliesst die Anwendung des § 699 Abs. 2 BGB. aus.

Nur da, wo es sich um Sonderabmachungen im Gegensatz zu den

---

[1]) Burchard in dieser Zeitschrift XVI 365.

[2]) So zutreffend Burchard in dieser Zeitschrift XVI 187—188, ROHG. 19. 24; Düringer-Hachenburg III S. 489 ff.; Cosack, Bürgerliches Recht § 154 III; Meissner, Schuldverhältnisse § 688 Nr. 2. Einen Realvertrag nehmen dagegen an: Lehmann-Ring Nr. 3 zu § 416 HGB.; Oertmann, Schuldverhältnisse. Vorbem. zu § 688 BGB.; Planck II S. 335; Fischer-Henle § 688 BGB; Lehmann, Lehrbuch des Handelsrechts S. 960.

sonst geltenden Tarifen der örtlichen Übungen oder um Abmachungen mangels bestehender Tarife und örtlicher Übungen handelt, kann die obige Ausnahmevorschrift Anwendung finden. Aber auch in diesen Fällen ist zunächst zu prüfen, ob eine etwa vereinbarte Lagerzeit nur die Bedeutung haben soll, dass der Lagerhalter bis zum Ablaufe dieser Zeit den Lagervertrag nicht kündigen darf (§ 422 HGB.), oder ob diese Frist als eine Zeiteinheit für die Berechnung des Lagergeldes angesehen werden soll. Nur im ersten Falle kann § 699 Abs. 2 BGB. zur Geltung kommen. Im zweiten Falle liegt eine diese Gesetzesvorschrift ausschliessende Vereinbarung vor.

Ist die Anwendung des § 699 Abs. 2 BGB. gegeben, so ist die den bisherigen Leistungen im Verhältnis zur Gesamtleistung entsprechende Vergütung unter Zugrundelegung der Zeit der wirklichen Lagerung und der noch ausstehenden Lagerzeit zu berechnen. Das Lagergeld kann einfach unter Umständen nach dem blossen Zeitverhältnis gekürzt werden. Aber nicht immer ist diese rein mechanische Berechnung am Platze; oft sind die Leistungen des Lagerhalters bei Beginn der Einlagerung grösser, als während des Laufes der Lagerzeit. Ist z. B. die Berechnung einer besonderen Einlagerungsgebühr vertraglich ausgeschlossen, so ist dies bei der vorzeitigen Beendigung des Lagervertrages zu berücksichtigen. Dasselbe gilt, wenn der Lagerraum besonders für die Lagerung der Ware hergerichtet oder sonstige ungewöhnliche Vorkehrungen getroffen werden mussten; ferner wenn der Lagerraum überhaupt schwer zu beschaffen war usw. In allen diesen Fällen ist die vergangene Leistung des Lagerhalters verhältnismässig grösser als die noch ausstehende Leistung desselben. Dementsprechend ist seine bisherige Leistung höher zu bewerten, als dies unter Zugrundelegung der blossen Lagerzeit der Fall wäre [1]).

Liefert der Einlagerer das Gut überhaupt nicht ein, so entsteht gleichwohl die Lagergeldforderung. Denn der Lagerhalter bleibt an den Lagervertrag seinerseits ebenfalls gebunden und muss zur Empfangnahme des Gutes bereit sein. Erst durch die Kündigung seitens des Einlagerers wird der Vertrag beendet [2]). Für die Berechnung des Lagergeldes steht somit die Kündigung des Vertrages der Rücknahme des Lagergutes gleich. Im Falle der Kündigung ist das Lagergeld nach Massgabe des § 699 Abs. 2 BGB. und den oben erörterten Grundsätzen nur bis zum Tage der Kündigung zu berechnen.

§ 699 Abs. 2 BGB. findet unter den angegebenen Voraussetzungen auch dann Anwendung, wenn der Lagerhalter selbst die vorzeitige Rücknahme des Gutes verlangt und durchsetzt. § 422 Abs. 2 HGB.

[1]) Staub Anm. 2 zu § 420 HGB. und Düringer-Hachenburg III S. 492cc.

[2]) So zutreffend Burchard in dieser Zeitschrift XVII 87—88.

III.

Nach den obigen Regeln (vgl. zu I und II) kann die Höhe des Lagergeldes festgestellt werden, aber nicht seine Fälligkeit. Wann der Lagerhalter seine Lagerspesen fordern darf, bestimmt mangels abweichender Parteivereinbarung das Gesetz. Nach § 420 HGB. wird das Lagergeld nach Ablauf je eines Vierteljahres fällig, vom Tage der Einlagerung an gerechnet. Bei dieser Berechnung wird der Tag der Einlagerung nicht mitgezählt. § 187 Abs. 1 und § 188 Abs. 2 BGB. Wird also das Gut am 3. Januar eingelagert, so ist die erste Lagergeldrate am 3. April desselben Jahres fällig [1]). Das Datum der Fälligkeit des Lagergeldes lässt sich also kalendermässig genau berechnen. Daraus folgt, dass der Einlagerer mit dem Ablauf dieses Tages in Verzug kommt, ohne dass es einer Mahnung des Lagerhalters bedarf. § 284 Abs. 2 BGB. Vom Tage der Fälligkeit des Lagergeldes kann der Lagerhalter also Zinsen verlangen (§ 288 BGB.), und zwar 5 vom Hundert, wenn die Einlagerung auch auf seiten des Einlagerers ein Handelsgeschäft ist, sonst 4 vom Hundert. § 352 HGB., § 246 BGB. Wenn man das Lagergeld auch Lagerzins nennt, so ist es doch nicht ein Zins im Sinne des § 289 BGB.

In allen Fällen wird das Lagergeld spätestens fällig mit der Rücknahme des Lagergutes oder mit der sonstigen Beendigung der Lagervertrages, z. B. durch Rückgabe seitens des Lagerhalters wegen eines wichtigen Grundes (§ 422 Abs. 2 HGB.). Wird also das Gut schon vor Ablauf je eines Vierteljahres von dem Einlagerer zurückgefordert, so hat er das Lagergeld sofort bei der Rücknahme des Lagergutes zu zahlen. Wird ein Teil des Lagergutes zurückgefordert, so wird ein entsprechender Teil des Lagergeldes fällig. § 420 Abs. 2 HGB. Der Lagerhalter hat hiernach vorzuleisten. Die Verpflichtung des Einlagerers zur Zahlung des Lagergeldes ist eine „Nachleistung", sie ist erst fällig, wenn die Lagerung beendet ist; dass bei längerer Lagerung der Lagerzins alle drei Monate fällig wird, ist keine Ausnahme von dieser Regel; denn auch dann erfolgt erst die Bezahlung immer nur für die in der Vergangenheit geleistete Aufbewahrung und Lagerung.

Der Lagerhalter ist dagegen ausnahmsweise berechtigt, den Lagerzins im voraus oder Sicherheitsleistung für denselben zu verlangen,

[1]) Die Fristen für die Berechnung des üblichen Lagergeldes und für die Fälligkeit werden also, nicht nur was den Beginn der Frist anbetrifft, durchaus verschieden behandelt. Das nach Monaten oder — bei Bahnspediteuren — nach Tagen berechnete Lagergeld wird ebenfalls erst fällig nach Ablauf von je drei Monaten. Für das am 2. Januar eingelagerte Gut wird, wenn die Rücknahme am 3. April erfolgt, nach der obengenannten Handelsübung bereits für 4 Monate Lagergeld berechnet.

a) wenn nach dem Abschlusse des Vertrages in den Vermögensverhältnissen des Einlagerers eine wesentliche Verschlechterung eintritt, durch die der Anspruch auf das Lagergeld und die sonstigen Ansprüche aus dem Lagervertrage gefährdet werden; § 321 BGB. oder

b) wenn das Lagergut selbst keine hinreichende Sicherheit für die Lagerkosten bietet.

Diese letzte Regel folgt aus den Vorschriften der §§ 420 Abs. 2 letzter Halbsatz und § 421 HGB.

Unerheblich ist, ob der Verkaufswert des Lagergutes von Anfang an zu dieser Sicherheit nicht ausreichte, oder erst später gesunken ist, z. B. durch Substanzveränderung, teilweisen Verderb, Änderung der Mode (bei Saison-Waren) usw.

Der Fall zu a) liegt in der Regel nur dann vor, wenn auch die Voraussetzungen zu b) gegeben sind. Er hat jedoch seine selbständige Bedeutung, wenn der Lagerhalter auf Vorauszahlung oder Sicherheitsleistung im Falle zu b) verzichtet hat.

Für die übrigen Lagerkosten gelten teilweise abweichende Regeln. § 420 HGB. §§ 675, 669 BGB.

Die Rückgabe des Lagergutes ist indessen keine Vorleistung des Lagerhalters; sie hat gegen Zahlung des noch rückständigen Lagergeldes (und der sonstigen Lagerkosten) zu erfolgen. Das Lagergeld ist Zug um Zug gegen die Herausgabe des Gutes zu zahlen. § 420 HGB., § 320 BGB.

IV.

Wo hat der Einlagerer seine Lagergeldschuld zu erfüllen, wenn der Lagervertrag hierüber keine Bestimmungen trifft? Die herrschende Meinung beantwortet diese Frage dahin, dass der Einlagerer gemäss den allgemeinen Regeln der §§ 269, 270 BGB. an seinem Wohnsitze, bzw. seiner gewerblichen Niederlassung zu leisten habe[1]). Diese Ansicht ist aber m. E. nur richtig, soweit es sich um die laufende Lagergeldschuld handelt, die während der Dauer des Lagervertrages zu zahlen ist. Handelt es sich jedoch um die Lagergeldforderung, die bei der Beendigung des Lagervertrages oder bei teilweiser Rücknahme des Lagergutes geltend gemacht wird, so hat die Zahlung gemäss § 420 Abs. 2 HGB. bei der Rücknahme des Gutes zu erfolgen. Darin ist nicht nur eine Zeitbestimmung, sondern zugleich eine Ortsbestimmung enthalten. „Bei der Rücknahme des Gutes“ heisst: die Lagergeldschuld ist Zug um Zug gegen Aushändigung des Lagergutes

[1]) So die gesamte Judikatur: RG. in der Juristischen Wochenschrift 1902 S. 79 und Mugdan-Falkmann 3, 43 usw. Ihr folgt die Literatur.

zu erfüllen[1]). Wollte man die Vorschrift des § 420 Abs. 2 anders auffassen, so könnte sie gar nicht befolgt werden. Ein bloss zeitliches Zusammentreffen der beiden Leistungen: Zahlung des Lagergeldes und Rücknahme des Gutes ist nicht zu erzielen, wenn sie nicht an demselben Orte erfolgen. Wie sollte auch der Lagerhalter sein Pfandrecht und sein etwaiges Zurückbehaltungsrecht wahren, wenn der Einlagerer im Augenblick der Auslieferung des Lagergutes an seinem Wohnsitze zahlen dürfte? Die Annahme eines verschiedenen Leistungsortes wäre mit dem Pfandrecht des Lagerhalters nur dann vereinbar, wenn der Einlagerer vorausleisten müsste. Der Wortlaut des § 420 Abs. 2 HGB. schliesst jedoch eine Vorausleistung des Einlagerers aus. Bei Zug-um-Zug-Leistungen gibt es für die gegenseitigen Leistungen nur einen einzigen Erfüllungsort.

Eine dem § 420 Abs. 2 BGB. entsprechende Bestimmung findet sich beim Werkvertrage. Nach § 641 BGB. ist die Vergütung bei der Abnahme des Werkes zu entrichten. Diese Vorschrift wird in der Judikatur jetzt so verstanden, dass der Leistungsort und die Leistungszeit für die beiderseitigen Verpflichtungen der Parteien zusammenfallen[2]).

V.

Der Anspruch auf Lagergeld verjährt — nach der zurzeit überwiegend vertretenen Meinung — in dreissig Jahren[3]). Aber schon Lehmann-Ring[4]) haben darauf hingewiesen, dass im Vergleich zu der kurzen Verjährungsfrist, die für die Ansprüche der Kaufleute, insbesondere der Spediteure, Kommissionäre und Frachtführer aus ihren laufenden Geschäften eingeführt ist, es unmöglich angehen könne, den Anspruch des Lagerhalters der gewöhnlichen dreissigjährigen Verjährung zu unterwerfen. Dieser Gedanke ist durchaus zutreffend. Es wäre eine seltsame Anomalie, wenn die sonstigen Ansprüche der Kaufleute auf Vergütung ihrer Leistungen der kurzen Verjährungsfrist von zwei oder vier Jahren unterliegen sollten, während die Ansprüche des Lagerhalters erst in der dem heutigen schnellen Verkehre gar nicht angepassten Frist von 30 Jahren verjähren würden.

---

[1]) So zutreffend: Lehmann-Ring Nr. 4 b zu § 420 HGB. A. M. Simonson in Goldschmidts Zeitschrift XLV, 567.

[2]) Vgl. die Entscheidung des Oberlandesgerichts Colmar vom 5. November 1907 bei Mugdan-Falkmann 16, 131. Anderer Meinung war früher das Kammergericht ebenda 6, 379.

[3]) So: Düringer-Hachenburg III S. 521; Makower Anm. 1 und Staub (8. Aufl.) Anm. 2 zu § 423 HGB.

[4]) Nr. 2 zu § 423 HGB.

Wie bereits oben ausgeführt, ist das Lagergeld eine nach der Zeit der Lagerung berechnete und in regelmässig wiederkehrenden Terminen fällig werdende Leistung. Sie steht also insofern auf gleicher Stufe wie die Kapitalzinsen, die Miets- und Pachtzinsen. Man spricht ja deshalb auch von Lagerzinsen. Es dürfte daher keinem Zweifel unterliegen, dass die Verjährungsvorschrift des § 197 BGB. auch auf die Lagergeldforderung Anwendung findet[1]).

Das Lagergeld verjährt mithin, wie alle sonstigen regelmässig wiederkehrenden Leistungen, in vier Jahren. Die Frist wird vom Schlusse des Jahres an gerechnet, in welchem der Betrag fällig geworden ist. § 201 BGB.

Die Hemmung und die Unterbrechung der Verjährung richten sich nach den allgemeinen Vorschriften (§§ 202 ff. BGB.). Wird die Verjährung des Lagergeldanspruchs unterbrochen, so läuft die neue Verjährungsfrist nicht erst wieder vom Schlusse des Jahres an, in welchem die Unterbrechung aufhört, sondern sofort von der Beendigung der Unterbrechung an[2]).

VI.

Die Lagergeldforderung ist durch ein gesetzliches Pfandrecht am Lagergute gesichert. § 421 HGB. Häufig hat der Lagerhalter auch ein kaufmännisches Zurückbehaltungsrecht an dem Gute (§ 369 HGB.), sowie ein Zurückbehaltungsrecht nach bürgerlichem Recht (§ 273 BGB.). Auf diese Rechte soll hier nicht näher eingegangen werden, da die allgemeinen Regeln zur Anwendung kommen, ohne dass für die Lagergeldforderung etwas besonderes gilt.

Das Pfandrecht umfasst das gesamte Lagergut, auch wenn letzteres einen erheblich höheren Wert hat, als die gesamten auf dem Gute ruhenden Lagerkosten betragen. Es besteht an den einzelnen Teilen des Lagergutes, so dass nach Auslieferung eines Teiles der Rest für die gesamte Lagergeldforderung haftet. Von mehreren Gütern haftet jedes für die ganze Forderung (§ 1222 BGB.). Als ein Ausfluss des Pfandrechts stellt sich die Bestimmung des § 420 Abs. 2 letzter Halbsatz HGB. dar:

> Wird das Gut teilweise zurückgenommen, so ist nur ein entsprechender Teil (sc. der Lagergeldforderung) zu berichtigen, es sei denn, dass das auf dem Lager verbleibende Gut zur Sicherung des Lagerhalters nicht ausreicht.

Der Lagerhalter ist natürlich nicht auf sein dingliches Recht an dem Lagergute angewiesen. Die Lagergeldforderung ist eine persön-

---

[1]) Vgl. Recht 1908 Nr. 8 S. 329.

[2]) § 217 BGB. und RG. 65, 268.

liche Forderung, für welche der Einlagerer mit seinem ganzen Vermögen haftet. Er kann sich auch durch eine Abandon-Erklärung von der Lagergeldschuld nicht befreien. Das Bestehen des Pfandrechtes (ebenso das etwaige Zurückbehaltungsrecht) des Lagerhalters ist jedoch insofern ein Schutz des Einlagerers vor einer Zwangsvollstreckung in sein übriges Vermögen, als der Lagerhalter gemäss § 777 ZPO. zunächst nur in das Lagergut vollstrecken darf; nur wenn er durch dieses nicht hinreichend gedeckt ist, ist die Zwangsvollstreckung in das übrige Vermögen des Einlagerers zulässig.

Das Pfandrecht besteht weiter, auch wenn die Lagergeldforderung bereits verjährt ist. Das ist für die sogenannten vergessenen Lagergüter wichtig. Auf den meisten Lagerspeichern befinden sich nämlich Güter, deren Einlagerer sich nicht meldet, ja selbst Güter, bei denen die Adresse oder gar die Person des Einlagerers nicht einmal gewiss ist. Aus diesen Gütern kann sich der Lagerhalter wegen seiner gesamten Lagergeldforderung, einschliesslich der bereits verjährten Raten, Befriedigung verschaffen.

14.

Bahnsteigkarten.

Von Dr. Friedrich Weber, Direktionsrat in Traunstein.

In den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts ergab sich auch auf den deutschen Bahnen die Notwendigkeit, die Bahnsteigsperre einzuführen[1]), um einerseits die Kontrolle der Fahrkarten zu erleichtern und zu vereinfachen und um andererseits vom Bahnsteig Personen, die nicht befördert werden wollen, möglichst fernzuhalten. Der erste Grund wurzelt im Beförderungsvertrag und richtet sich gegen das reisende Publikum, der zweite dagegen trifft das nichtreisende Publikum. Diesem doppelten Zweck entsprechend war auch die Wirkung eine doppelte.

Für die Reisenden wurde mit der Einführung der Bahnsteigsperre die Aufnahme einer Bestimmung in die Verkehrsordnung nötig, wonach die Fahrkarten auch beim Betreten und beim Verlassen des Bahnsteigs vorgezeigt werden müssen. Im übrigen aber trat in den rechtlichen Beziehungen zwischen der Eisenbahnverwaltung und den Reisenden eine Änderung nicht ein. Mit der Fahrkarte (Einzel- oder Monatskarte) kann der Reisende die Bahnsteigsperre zu den Zügen, zu denen die Karte berechtigt, betreten, und zwar mangels einer gegenteiligen Bestimmung der Verkehrsordnung selbst dann, wenn er gar nicht den Willen hat, einen Zug zu benutzen[2]). Die vertragsmässige Haftung der Eisenbahnverwaltung ferner für einen ungefährdeten Zu- und Abgang zum und vom Zug besteht anerkanntermassen ohne Rücksicht darauf, ob eine Bahnsteigsperre vorhanden ist oder nicht[3]).

[1]) S. hierzu den Kommentar zur Eisenbahnverkehrsordnung von Dr. Eger 2. Aufl. S. 94 und 95 Anm. 83.

[2]) Anderer Ansicht ein oberlandesgerichtliches Urteil in „Das Recht" Bd. XI S. 1050 bei Beurteilung der Frage, ob jemand bei Eintritt auf den Bahnsteig mit einer Fahrkarte zu 5 Pfennig, statt einer Bahnsteigkarte zu 10 Pfennig, ohne die Absicht zu reisen, strafbar ist. Dieser Ansicht entgegen Deutsche Juristenzeitung XII S. 1319.

[3]) Juristische Wochenschrift 1905 S. 185 u. 426, 1902 S. 284.

Wesentlich stärker war die Wirkung der Sperre gegenüber dem nichtreisenden Publikum. Während früher die Bahnverwaltung von ihrem in der Eisenbahnbetriebs- und in der Bahnordnung (nun Eisenbahnbau- und Betriebsordnung) eingeräumten polizeilichen Rechte, über das Betreten der Stationsanlagen zu bestimmen, nur geringen Gebrauch gemacht hat, wurde nunmehr der Zutritt für Nichtreisende von bestimmten Voraussetzungen abhängig gemacht. Als regelmässiges Erfordernis für den Zutritt wurde hierbei die Lösung einer entgeltlichen Karte (Bahnsteigkarte) aufgestellt; doch behielt sich die Bahnverwaltung dem polizeilichen Charakter der Massregel entsprechend vor, den Zutritt, falls Gründe öffentlicher Natur dafür sprechen (Zulassung der Polizeiorgane, von Militär, von Berichterstattern der Zeitungen) oder wenigstens ein eisenbahnseitiges Interesse an der Zulassung bestand (Beihilfe beim Gepäck, Zeitungsverkauf), ohne weiteres zu gestatten, oder auch, falls zur Sicherung des Betriebs geboten (Massenandrang von Personen), denselben rundwegs auszuschliessen.

Mit dem Erwerb der Erlaubnis zum Eintritt wurde sonach die Freigabe von einer polizeilichen Beschränkung erzielt. Hiermit hat der Einzelne auch den Zweck, den er bei Lösung der Bahnsteigkarte verfolgte, erreicht. Wie schon aus der Verschiedenheit dieses Zweckes, der vielfach mit der Personenbeförderung ausser Zusammenhang steht (z. B. bei Abgabe von Briefschaften am Eisenbahn-Postwagen, Besuch einer innerhalb der Sperre befindlichen Restauration), hervorgeht, strebt der Einzelne bei Erfüllung der Voraussetzungen zum Eintritt nicht an, mit der Eisenbahnverwaltung in ein bestimmtes Rechtsverhältnis zu treten; ihn leitet nur der Gedanke, ein Hindernis zu beseitigen, das seinem auf andere Zwecke gerichteten Willen entgegensteht.

Hieraus ergibt sich, dass eine Schadensersatzforderung nicht entsteht, wenn trotz Erfüllung der Voraussetzungen die Eisenbahnverwaltung den Eintritt in die Sperre nicht gestattet, dass aber auch eine Haftung der Verwaltung aus einem Rechtsverhältnis, also hier nach der Verkehrsordnung und hiermit gemäss § 9 derselben die strenge Haftung für ihre Leute, nicht vorhanden ist. Aus dem Umstand allein, dass die erwähnten Vorschriften über die Bahnsteigsperre in § 21 der Verkehrsordnung aufgenommen wurden, kann die Anschauung, ein Rechtsverhältnis sei zwischen der Bahnverwaltung und dem, der die Bahnsteigkarte löste, entstanden, nicht abgeleitet werden, da anerkanntermassen in die Verkehrsordnung aus Zweckmässigkeitsgründen mehrere Bestimmungen aufgenommen wurden (z. B. §§ 16, 22 der VerkO.), die als Ordnungsvorschriften in die Betriebsordnung gehören und dort sich auch zum Teil befinden (z. B. § 61 (nun 81) der Betriebsordnung). Die Bestim-

mung aber, dass, wer als Nichtreisender die abgesperrten Teile eines Bahnhofs unbefugterweise betritt, einen Betrag von 1 Mark zu zahlen hat, kennzeichnet sich als eine Ordnungsstrafe, deren Einzug den Eisenbahnbeamten als Polizeiorganen übertragen ist; befreit doch von der Zahlung des Betrages auch der Besitz einer nach den Vorschriften der Betriebsordnung erteilten kostenlosen Erlaubniskarte [1]).

[1]) Anm. des Herausgebers: Das RG. hat sich bereits mit der Frage befasst, ob die Lösung der Bahnsteigkarte ein vertragsmässiges Recht darauf gewährt, dass der Eisenbahnbetriebsunternehmer für einen sicheren Verkehr auf dem Bahnsteige zu sorgen habe, oder ob sie nicht vielmehr lediglich ein Recht auf Aufenthalt auf dem Bahnsteig gibt. Die Entscheidung ist aber offen gelassen. Vgl. EisenbE. XXIV S. 383.

Buchdruckerei Maretzke & Märtin, Trebnitz i. Schl.


b89091505917a

